

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA
ESCUELA DE POSGRADO



MAESTRÍA EN DERECHO ADMINISTRATIVO

TESIS

“El mérito probatorio del acta de control y la vulneración al Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana en el año 2020”

Presentado por:

JHOSELYN CHRISTHINA LUISA APONTE ESPINOZA

Para optar el grado de Maestro en Derecho Administrativo

Asesor: Lita Sánchez Castillo

LIMA - PERÚ

2023

Turnitin Informe de Originalidad

Procesado el: 27-feb.-2023 10:44 a. m. -05
Identificador: 2024353319
Número de palabras: 36122
Entregado: 1

Índice de similitud	Similitud según fuente
19%	Internet Sources: 21% Publicaciones: 5% Trabajos del estudiante: 7%

El mérito probatorio del acta de control y la vulneración al Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana en el año 2020 Por Jhosselyn Christhina Luisa Aponte Espinoza

4% match (Internet desde 06-may.-2020)

<https://www.minjus.gob.pe/wp-content/uploads/2016/12/MINJUS-DGDOJ-Guia-practica-sobre-la-actividad-probatoria-en-los-procedimientos-administrativos.pdf>

3% match (Internet desde 10-may.-2013)

<http://limaparticipa.pe/sites/default/files/ORD-1599%20Reforma%20del%20Transporte.pdf>

3% match (Internet desde 24-sept.-2022)

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/68472/Llantoy_ABE-SD.pdf?isAllowed=y&sequence=1

2% match (Internet desde 13-abr.-2016)

http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/5245/ESPINOZA_LAUREANO_FRANK_INFRACCION_ADMINISTRATIVA;sequence=1

1% match ()

[Roldán Restrepo, Gabriel Fernando. "Límites al poder dispositivo y control judicial a los preacuerdos en aplicación del estándar de prueba para condenar", Maestría en Derecho Procesal, 2016](#)

1% match ()

[Torres Morón, Eliana Sthefanie. "Los vicios de nulidad identificados en el Tribunal del Servicio Civil y su incidencia en la gestión de los procedimientos administrativos disciplinarios en el año 2019", 'Baishideng Publishing Group Inc.', 2021](#)

1% match ()

[Yzquierdo Hernández, Leopoldo. "La carga probatoria dinámica, su necesidad de ser legislada en el proceso civil peruano", Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo, 2014](#)

1% match (Internet desde 01-jun.-2015)

http://www.jurisprudencia.pe/jurisprudencia_tematica/sentencias/analisis/?SECTION_ID=122&CODE=10&SHOW_SEN=&SHOWALL_2=1

1% match (Internet desde 18-jul.-2020)

https://www.sat.gob.pe/websitev9/Portals/0/Docs/TributosMultas/InfrTransitoTransporte/Legislacion/RTR/Ordenanza1599_v2.pdf

1% match (Internet desde 16-abr.-2018)

<http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/5659/Tesis%20Doctorado%20-%20Edwin%20Navarro%20Vega.pdf?isAllowed=y&sequence=1>

1% match (trabajos de los estudiantes desde 11-ago.-2015)

[Submitted to Universidad San Ignacio de Loyola on 2015-08-11](#)

1% match (Internet desde 27-sept.-2022)

https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/693632/martinez_niza_rafael.pdf?isAllowed=y&sequence=1

1% match (Internet desde 23-sept.-2021)

https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2018/08/2017_ANUARIO_ACTUALIDAD-JURIDICA-AMBIENTAL-en-linea.pdf

1% match (Internet desde 06-sept.-2022)

<https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1781/1/T-UIDE-1326.pdf>

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN DERECHO ADMINISTRATIVO
TESIS "El mérito probatorio del acta de control y la vulneración al Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana en el año 2020" Presentado por: JHOSSSELYN CHRISTHINA LUISA APONTE ESPINOZA
Para obtener el grado de Maestro en Derecho Administrativo Asesora: Lita Sánchez Castillo LIMA - PERÚ 2023 INDICE
INDICE..... 2 DEDICATORIA
..... 4 AGRADECIMIENTO
..... 5 RESUMEN
..... 6 ABSTRACT
..... 7 INTRODUCCIÓN
..... 8 CAPITULO I: FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA
INVESTIGACIÓN 10 1.1. Marco Histórico..... 10 1.2. Marco
Teórico..... 14 1.3. Marco Legal
..... 64 1.4. Investigaciones
..... 67 1.5. Marco Conceptual

INDICE

INDICE	2
DEDICATORIA	4
AGRADECIMIENTO	5
RESUMEN	6
ABSTRACT	7
INTRODUCCIÓN.....	8
CAPITULO I: FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN	10
1.1. Marco Histórico.....	10
1.2. Marco Teórico.....	14
1.3. Marco Legal	64
1.4. Investigaciones	67
1.5. Marco Conceptual.....	74
CAPÍTULO II: EL PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES ...	76
2.1. Planteamiento del Problema	76
2.1.1. Descripción de la Realidad Problemática.....	76
2.1.2. Definición del problema.....	81
Problema General	81
Problemas Específicos.....	81
2.2. Finalidad y Objetivos de la Investigación	82
2.2.1. Finalidad	82
2.2.2. Objetivo General y Específicos.....	83
2.2.3. Delimitación del Estudio.....	84

2.2.4.	Justificación e importancia del estudio	84
2.3.	Hipótesis y Variables	85
2.3.1.	Supuestos Teóricos.....	85
2.3.2.	Hipótesis Principal y Específicas	85
2.3.3.	Variables e Indicadores.....	86
2.3.4.	Dimensiones e Indicadores.....	87
CAPÍTULO III: MÉTODO, TÉCNICA E INSTRUMENTOS.....		89
3.1.	Población y Muestra	89
3.2.	Diseño utilizado en el Estudio	91
3.3.	Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	91
3.4.	Procesamiento de Datos	92
CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS ...		93
4.1.	Presentación de resultados.....	93
4.2.	Contrastación de hipótesis.	128
4.3.	Discusión de resultados.	135
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		139
Conclusiones		139
Recomendaciones		141
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		143
ANEXOS.....		156

DEDICATORIA

El presente trabajo es dedicado a Dios quien siempre me dice que si, a mis padres por haber forjado a la persona que soy actualmente, a mi novio por su apoyo incondicional, por sacar siempre mi mejor versión, a mis hermanas por siempre estar presentes y a mis queridos suegros quienes se han comportado como verdaderos padres. Todos han sido inspiración para culminar esta etapa de mi vida académica.

AGRADECIMIENTO

A mis queridos profesores de la facultad de Derecho, los de la Escuela de Posgrado y a mi asesora en la presente investigación, por su sabiduría y conocimientos impartidos, los mismos que estarán conmigo durante mi transitar profesional. Doctora Lita, gracias por su paciencia, por compartir sus conocimientos de manera profesional es invaluable para mí.

RESUMEN

La investigación tuvo como objetivo determinar como el mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. La metodología fue de enfoque cuantitativo, diseño no experimental, tipo descriptivo y nivel correlacional. La muestra estuvo conformada por 120 trabajadores del área de operaciones de empresas de transporte público autorizadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, el instrumento aplicado fue el cuestionario y la técnica la encuesta. Los resultados indicaron que se observa que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,961, indicando que existe una fuerte relación entre las variables, frente al grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$). Se concluyó que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que el mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el 2020.

Palabras clave: Mérito probatorio, acta de control, principio de presunción de licitud, transporte.

ABSTRACT

The objective of the research was to determine how the evidentiary merit of the control act violates the Principle of Presumption of Licitness of the Transportation Companies in Metropolitan Lima during the year 2020. The methodology was quantitative approach, non-experimental design, descriptive type and correlational level. The sample consisted of 120 workers in the operations area of public transportation companies authorized by the Metropolitan Municipality of Lima, the instrument applied was the questionnaire and the survey technique. The results indicated that the degree of coincidence between the variables established by Spearman's Rho was 0.961, indicating that there is a strong relationship between the variables, compared to the degree of statistical significance ($p=0.000 < 0.05$). It was concluded that the null hypothesis is rejected and the alternative hypothesis is accepted, determining that the evidentiary merit of the control act violates the Principle of Presumption of Legitimacy of Transportation Companies in Metropolitan Lima during 2020.

Keywords: Probative merit, control act, principle of presumption of legality, transportation.

INTRODUCCIÓN

Para el desarrollo de los procedimientos administrativos, se han previsto una serie de garantías de índole constitucional, en el entendido que estas pueden desencadenar en una sanción administrativa, léase pena o castigo, lo que justifica el rigor de las mismas, como es el caso del principio de presunción de inocencia o presunción de licitud que exige para su destrucción, una mínima actividad probatoria con los límites a la potestad sancionadora que además implica. Por otro lado, las actas de control levantadas por los inspectores de transporte en contra de las empresas de transporte de pasajeros durante en el desarrollo de la actividad administrativa de fiscalización, se usan como único instrumento para determinar sanciones administrativas, esto es, por su sola existencia, sin verificar sus aspectos objetivos ni subjetivos, y además omitiéndose desarrollar una mínima actividad probatoria que permita corroborar la presunta conducta antirreglamentaria. Resulta necesario que este instrumento, si va servir como único medio probatorio tenga un mérito suficiente que permita verificar ese quiebre de la presunción de licitud y no sea, más bien, instrumento de arbitrariedad.

La presente investigación se generó mediante capítulos, los cuales, desarrollan cada uno de los elementos más importantes de la misma, reconociéndose el capítulo I, el cual contiene el marco histórico, el marco teórico, el marco legal, las investigaciones y el marco conceptual.

Asimismo, en el capítulo II, se desarrolló el planteamiento del problema, descripción de la realidad problemática, definición del problema, finalidad y objetivos de la investigación, delimitación del estudio, justificación e importancia del estudio, hipótesis, variables, dimensiones e indicadores.

En el capítulo III, se planteó la población, muestra, diseño, técnica, instrumento de recolección de datos, y el procesamiento de datos.

En el capítulo IV, contiene la presentación de los resultados, contrastación de hipótesis, discusión y resultados, finalmente, se presentan las conclusiones y las recomendaciones.

CAPITULO I: FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Marco Histórico

1.1.1. Acta de Control

El término inicial de este documento fue establecido durante el primer gobierno del presidente Manuel Carlos Prado, bajo el nombre de “papeleta oficial de citación” promulgado en el Reglamento General de Tránsito de la República del Perú (1941). Su objetivo en consecuencia fue actuar como comprobación de infracciones cometidas contra el referido reglamento. Durante los años siguientes, estas mismas medidas fueron empleadas para controlar el tránsito y el servicio de transporte público, ya que no se había determinado el alcance del Gobierno Regional o Provincial en este ámbito.

Posterior a ello, en 1984, se lograron definir las competencias para los gobiernos locales en materia de transporte, a través de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 23853 (a la fecha derogada). Sin embargo, el alcance legal de estos organismos fue muy limitado actuando apenas como regulador, sin contemplarse la competencia de fiscalización.

Ya para el año 1999, fue ampliado el marco normativo y las definiciones en esta materia, otorgando a los gobiernos locales a través de la publicación de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, las competencias normativas, de gestión y fiscalización, precisando que esta última alcanza la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones, por incumplimientos a las normas concernientes al transporte y al servicio de tránsito terrestre.

Logrados los avances mencionados, se promulgó en el año 2004, la ordenanza N° 104, que aprueba el hoy derogado “Reglamento del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros en Ómnibus y

otras modalidades para la Provincia de Lima” publicado en el Diario Oficial “El Peruano”, donde se hace referencia por primera vez al término “actas” cuando define en su artículo 1°, la figura del “inspector municipal de transporte”, y se señala que este puede levantar “actas” de control e inclusive, sancionar administrativamente.

Consecutivamente, la Ordenanza N° 708 (2004) publicada el 15 de octubre del año 2004 en el Diario Oficial “El Peruano”, en su artículo 3° se estableció la Resolución de Sanción, como la forma de imponer sanciones por infracciones en esta materia, desplazando al “acta” como forma de inicio del procedimiento administrativo, contraviniendo, hasta ese momento, el debido procedimiento administrativo.

En ese orden, el 22 de abril del año 2009 se publica en el Diario Oficial “El Peruano”, el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (2009), Reglamento Nacional de Administración de Transportes, de alcance nacional, y en su artículo 3, numeral 3.3 se estableció que: “El acta de control es el documento levantado por el inspector y/o por la entidad certificadora, en la que se hace constar los resultados de la acción de control”, instituyéndose en adelante como el documento en el que se hace constatar la validez de la acción de control.

De igual forma, según el numeral 92.3 del artículo 92° Reglamento Nacional de Administración de Transportes (2010), en lo correspondiente a los alcances de la fiscalización, se le da al acta de control, la categoría de “documento”, mediante el cual se inicia el procedimiento administrativo sancionador. Es a través de éste decreto supremo que se establece, por primera vez, el mérito probatorio del acta de control, pues en su numeral 94.1 del artículo 94°, establece que por medio de éste se enlistan los “Medios probatorios que sustentan los incumplimientos y las infracciones”, señalando además, que será

considerada medio probatorio el acta de control levantada por el inspector de transporte o en su caso alguna entidad certificadora autorizada, cuyo levantamiento se haya dado producto de una acción de control y que en la que se haga constar los incumplimientos o infracciones. Asimismo, en el subnumeral 118.1.1., del numeral 118.1., del artículo 118° de este dispositivo legal, se establece que: “El procedimiento se inicia en cualquiera de los siguientes casos: 118.1.1 Por el levantamiento de un acta de control en la que consten las presuntas infracciones cometidas por el transportista.”

Entre tanto, el 02 de julio del año 2012 entró en vigor la Ordenanza Municipal N° 1599 (2012), que regula la Prestación del Servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana y se transcribe en el numeral 3 del artículo 5°, el término “acta de control” tal cual el establecido en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes. Asimismo, se establece el valor probatorio de este, mediante el numeral 67.1 del artículo 67°. También, en el literal a) del numeral 84.1 del artículo 83° se estableció que a través del “acta de control” se dará inicio al Procedimiento Administrativo Sancionador.

Finalmente, el 25 de enero de 2019 se publicó el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 (2019), Ley del Procedimiento Administrativo General, Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, donde en su artículo 244° se refirió al “acta de fiscalización” como un documento en el que se registran hechos constatados, fijando un contenido mínimo para el acta, asimismo se establece que los hechos contenidos se presumen verificados salvo prueba en contrario. Esto, solo ha otorgado la presunción de certeza al documento, mas no lo ha calificado como medio probatorio.

1.1.2. Principio de Presunción de Licitud

El Principio de Presunción de Licitud se deriva del Principio Constitucional de Presunción de Inocencia, éste consiste en aplicar o interpretar la norma que sea más favorable para el individuo (*in dubio pro homine*). Este es un principio mediante el cual se debe presumir inocente a una persona mientras no se haya demostrado su culpabilidad.

El Principio de presunción de inocencia se encuentra reconocido en la Constitución Política del Perú (1993) vigente desde el 31 de diciembre de 1993 en el literal e) del numeral 24) de su artículo 2°. Asimismo, es necesario precisar, como lo ha establecido el propio Tribunal Constitucional, que algunos derechos propios de personas naturales pueden recaer sobre personas jurídicas de conformidad con la jurisprudencia Constitucional, tal como es el caso del Principio de Presunción de Inocencia y sus derivados, pues está implícito en el debido proceso en el Derecho Administrativo, el debido Procedimiento Administrativo.

De igual forma, el Tribunal Constitucional (2008), establece a través del Expediente N° 01881-2008-PA/TC en el numeral 4 de la parte resolutive lo siguiente:

4. Como premisa debe considerarse que las personas jurídicas pueden ser titulares de derechos fundamentales; sin embargo, ello no significa que dicha titularidad pueda predicarse de manera general respecto a todos los derechos, ya que ello estará condicionado a que así lo permita la naturaleza del bien protegido por el derecho en cuestión. En efecto, la titularidad de derechos como el de propiedad, defensa, debido proceso, tutela jurisdiccional, libertad de contrato, libertad de trabajo, de

empresa, igualdad, entre otros, resulta indiscutible en atención a la naturaleza del bien protegido por estos derechos. Sin embargo, en el caso de la libertad de tránsito no puede predicarse tal titularidad (p. 3).

Ahora bien, en el ámbito Procesal Penal, el numeral 1 del artículo II del Título Preliminar del Código Procesal Penal también se ha referido a este principio añadiendo la prescindencia de suficiente actividad probatoria, respetando las garantías procesales, y que en caso de duda sobre la responsabilidad se debe resolver a favor del imputado.

Por otra parte, los precedentes de la Ley N° 27444 (2019), Ley del Procedimiento Administrativo General fue el Decreto Supremo N° 006-67-SC se apoyaron en el Reglamento de Normas Generales de Procedimientos Administrativos, y la Ley N° 26111, Ley de Normas Generales de Procedimientos Administrativos. Es a partir de la entrada en vigor de la Ley N° 27444, el 10 de abril del 2001 que se establece por primera vez el “Principio de Presunción de Licitud” como un Principio que limita la Potestad Sancionadora. Al respecto, el numeral 9 del artículo 230°, dispone que la entidad que dirija un Procedimiento Administrativo Sancionador debe presumir, *a priori*, que todos los administrados actúan apegados a sus deberes, es decir, no contravienen la norma, a menos que esta entidad pública cuente con evidencia en contrario. En la actualidad, el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 ya referido, mantiene este principio en el numeral 9 de su artículo 248°, transcribiendo tal cual al ya redactado en la Ley.

1.2. Marco Teórico

1.2.1. Acta de Control

Conforme se ha definido anteriormente en la Ordenanza Municipal N° 1599 (2012), no solo se le ha dado, al acta de control, la categoría de

documento en el que se hace constar los resultados de la acción de control de campo, sino que además en el artículo 90° de la misma se le otorga el carácter de medio probatorio, señalando que estas darán fe de los hechos en ellos recogidos, salvo que se pruebe lo contrario. Asimismo, se señala que, al presunto infractor, le corresponde enervar el valor probatorio del documento.

Similar criterio ha sido adoptado por otros reglamentos, como es el caso del Reglamento del Fedatario Fiscalizador, aprobado por el Decreto Supremo N° 086-2003-EF (2003), en sus artículos, 5° y 6°, respecto a las “actas probatorias”. Como se observa en estas disposiciones, se les confiere a dichas actas, un valor elevado en cuanto a su categoría, y se le otorga carácter de prueba plena y suficiente, que en la práctica se convierte en el único sustento de la autoridad para sancionar administrativamente.

Lo que básicamente ha hecho el legislador es otorgarle esta categoría al acta de control al haber sido levantado por un servidor público, que en, este caso, es el Inspector Municipal de Transporte, y es que, en efecto, este documento no tendría el mismo valor si es que hubiera sido levantado por cualquier persona común, siendo así, es en esta persona, en esencia, que se sustenta la valoración de “medio probatorio”. Como se observará más adelante, este tipo de disposiciones se podrían contraponer al Principio Constitucional de Presunción de Inocencia.

Por otra parte, refieren Ochoa et al. (2011) que desde su sola denominación “actas probatorias” se perjudica al ciudadano, pues la Administración termina siendo juez y parte, invirtiendo la carga de la prueba, vulnerando las garantías del Debido Procedimiento Administrativo. Al respecto, Danos (2010) y Aguado (1994) sostuvieron

que se presentan inconsistencias al pretender aplicar las reglas del proceso civil a nivel administrativo cuando tienen objetos distintos y que además impediría al órgano administrativo o incluso al juzgador formarse un libre criterio.

En armonía de estas opiniones, es conveniente que, la legislación, respecto al valor de estas actas de control, sea clara, ya que a la luz de los Principios generales del Derecho y la doctrina no resulta Constitucional otorgarle, de plano, presunción de certeza o veracidad, en el sentido de su sola existencia, pues estas van a conllevar a sancionar, entiéndase, punir, administrativamente a un ciudadano, pudiendo significar un grave riesgo o atentado al Principio de Presunción de Licitud como también lo ha señalado (Tirado, 2017).

Merito Probatorio

Para referirse a la calidad de medios probatorios y a los atributos que este contiene para ser considerados como tales en los procedimientos administrativos, se debe considerar, en primer término, lo precisado en el TUO de la Ley N° 27444 (2019), en su artículo 177°:

Los hechos que fueren conducentes para decidir un procedimiento, podrán ser objeto de todos los medios de prueba necesarios, salvo aquellos prohibidos por disposición expresa.

En particular, en el procedimiento administrativo procederá a:

1. Recabar antecedentes y documentos.
2. Solicitar informes y dictámenes de cualquier tipo.
3. Conceder audiencia a los administrados, interrogar testigos y peritos, o recabar de las mismas declaraciones por escrito.
4. Consultar documentos y actas.
5. Practicar inspecciones oculares

En función de ello, se debe tener en cuenta que los medios probatorios cumplen una función trascendental, pues a través de estos se podrían acreditar hechos. Un aspecto importante de analizar es si los medios probatorios, garantizan la fiabilidad de lo que se pretende acreditar con cada instrumento. En efecto, debe haber correspondencia entre la afirmación o la información que se pretende acreditar y el tipo de medio probatorio que se va a utilizar. En este contexto, el TUO de la Ley N° 27444 (2019) en el numeral 173. 2 del artículo 173°, los ha clasificado en: “Corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos e informes, proponer pericias, testimonios, inspecciones y demás diligencias permitidas, o aducir alegaciones”. De igual forma, el acta de control, haciendo un símil, sería un “documento”, sin embargo, en el TUO de la Ley N° 27444, no se ha definido esta figura, situación que ha sido observada en el Código Procesal Civil, cuyo artículo 233° señala que por documento se entiende todo escrito u objeto que sirve para acreditar un hecho.

A manera de símil, mediante el Informe N° 1334-2013-MTPE/4/8 emitido la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, respecto a la naturaleza del acta de inspección, se señala:

El acta (...), es la constatación por parte del inspector respecto de un determinado hecho o situación, en un determinado espacio, lugar y tiempo; y tiene calidad probatoria *iuris tantum*; es decir, su calidad probatoria puede ser perfectamente quebrada. Como medio probatorio no puede ser declarada nula, muy diferente es que su eficacia probatoria pueda ser veraz o, todo lo contrario, dependiendo de la evaluación final que haga la autoridad administrativa, respecto de los medios probatorios

expuestos en el procedimiento administrativo al cual está adscrita dicha acta.

En ese sentido, se ha demostrado en este análisis que efectivamente, el acta de control contiene la constatación u observaciones realizadas por el inspector respecto de un hecho en particular otorgándole presunción quebrantable, sin embargo, su eficacia probatoria, es decir, lo que sea considerado útil para decidir un procedimiento administrativo sancionador deberá ser minuciosamente evaluado respecto de los demás medios probatorios que deben de haber surgido producto de la fiscalización.

Basado en la guía práctica sobre la actividad probatoria en los procedimientos administrativos del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2016) se han identificado pautas que deben contemplarse en un documento con “valor probatorio”. Al analizar el valor probatorio de un documento se debe evaluar lo siguiente:

a) la autenticidad del documento. Con ello se pretende analizar si el documento realmente fue producido en el momento, lugar y por quién la parte que lo ofrece afirma. Ello, permitirá saber si el documento es una fuente confiable para obtener información sobre un determinado hecho.

b) la exactitud del contenido del documento respecto del hecho a probar. Mediante este aspecto se trata de verificar qué tan cierta es la información contenida en el documento. Para ello, resulta importante saber cuál es la fuente que produjo el documento para preguntarle por qué se debería tener por cierto el contenido de la información que se quiere probar con dicho medio”.

Generalmente, la actuación probatoria debe ser orientada a motivar la decisión, considerando lo siguiente:

a) ¿Qué tengo que probar? Identificar cuál es la afirmación última sobre hechos que se dará por probada en el caso. La precisión y claridad de la formulación del hecho final que dará lugar a la aplicación de una determinada norma resulta clave en el proceso de análisis del caso. Si no se sabe bien cuál es el hecho a probar, no hay análisis alguno que se pueda realizar.

Ahora bien, generalmente, cuando se discute sobre la afirmación de la ocurrencia de ciertos hechos, la controversia solo se centra en algunos aspectos de esa afirmación. Si esto es así, resulta importante identificar cuál es el aspecto donde las partes discrepan para que el debate se centre en ese elemento.

Asimismo, la determinación de los puntos controvertidos es uno de los actos más importantes para resolver de manera productiva un caso, dado que le permite a las partes y a la autoridad saber de qué versará la discusión; qué pruebas deben ser aportadas y cómo se organizará el debate entre las partes. También le permitirá evitar todos aquellos argumentos que resulten irrelevantes para resolver el caso. En otras palabras, se ordena y facilita la solución del caso.

Para facilitar la identificación de la cuestión controvertida del caso, la autoridad le puede pedir a las partes fijar los siguientes puntos:

- (i) Indicar qué están pidiendo de manera concreta;
- (ii) Se debe indicar cuáles son sus argumentos de hecho y de derecho que sustentarían sus pedidos.

(iii) Se deben indicar cuáles son los medios probatorios que acreditarían los hechos que alegan habrían ocurrido.

(iv) Se debe indicar cómo los hechos se pueden subsumir dentro de la norma invocada.

(v) Cada argumento (o razón) debe estar debidamente numerado.

(vi) En el caso de la contestación del escrito de otra parte, se le puede pedir a la parte que contesta que identifique claramente dónde estaría el error de la otra parte.

A partir de lo anterior, la autoridad podría identificar las cuestiones controvertidas y, de ese modo, organizar el debate entre las partes, luego de lo cual esta procederá a analizar los argumentos esgrimidos por las partes, a efectos de determinar quién tiene la razón.

b) ¿Cómo pruebo una afirmación? Para ello se debe identificar con qué medio probatorio se sustentará que un determinado hecho ha ocurrido, considerando como medio probatorio a todo aquel instrumento por el cual se incorpora al proceso cierta información sobre sucesos que han ocurrido en la realidad, con el objeto de justificar la verdad de una determinada afirmación sobre un hecho. Algunos tipos de medios probatorios son el testimonio, la declaración del perito o su informe, un documento, entre otros.

Es importante saber cuál es la afirmación que se pretende probar con un determinado medio probatorio, a efectos de analizar y evaluar si dicho medio acredita la ocurrencia del hecho que se quiere dar por probado.

Ahora bien, como señala Cano (2008), existen dos sistemas tradicionales de valoración de la prueba, un sistema de libre valoración (íntima convicción) y el sistema de prueba legal o tasada. En la primera, la valoración la realiza el juzgador o la administración rigiéndose por las reglas de la sana crítica a fin de descartar la arbitrariedad, lo cual coincide con lo afirmado por Shimabukuro (2003). En el segundo sistema, es la norma que indica al juzgador o a la administración el valor a atribuir a la actividad probatoria, es decir, es la voluntad de la Ley.

En este contexto, las actas de control, a diferencia de los documentos públicos no son prueba plena pues admiten lo contrario de las afirmaciones en ellas consignadas. Adicional a ello, tampoco tienen valor preferente a las pruebas de libre valoración presentadas, pues estas pueden imponerse frente a las actas de control. Ante ello, es la Ley la que determina su fuerza probatoria, salvo que exista una prueba en contra, que desvirtúe esta certeza.

Para considerar que un documento, como el “acta de control” goce de presunción de certeza y así otorgarle valor probatorio, se debe comprobar que los enunciados fácticos son verdaderos porque acontecieron en la realidad como afirma gascón (2010). Deberá alcanzarse en ese sentido, parámetros suficientes que determinen la afirmación de la hipótesis del funcionario, de manera que se continuarán analizando los aspectos o condiciones del acta de control.

Requisitos o Condiciones de Validez defectuosos

Cano (2008), señala que:

(...) para que las afirmaciones sobre la existencia de los hechos se consideren ciertas o veraces es preciso que el documento en

que consten cumpla una serie de requisitos que, por el momento, no se encuentran reguladas con carácter general, sino que derivan (...) de la propia legislación (...) y que la jurisprudencia ha ido precisando.

En el actual marco jurídico, la Ordenanza Municipal Nº 1599 (2012) que regula el Servicio de Transporte, en su artículo 85°, establece que el acta debe contener una serie de información o requisitos mínimos. De no ser así, el último párrafo de esta disposición dicta como consecuencia jurídica el archivamiento del procedimiento por defecto o insuficiencia de información, lo cual puede afectar la finalidad del acta de control como medio probatorio (Alarcón, 2007).

Al respecto Cano (2008), indicó que existen dos categorías: 1. Requisitos subjetivos: funcionario en ejercicio de sus funciones (condiciones de autoridad); y 2. Requisitos formales y materiales del documento.

Desde el punto de vista subjetivo, los hechos cuya existencia se considera probada, salvo prueba en contrario, deben haber sido apreciados directamente por un funcionario, requisito al que normalmente se añade la necesidad de que el mismo tenga la condición de autoridad o agente de esta.

En este contexto, esta prerrogativa la tiene una persona que no posee la condición de funcionario o autoridad, tampoco cuenta con conocimientos especializados, produciendo incertidumbre respecto a la objetividad e imparcialidad del agente (*status funcional*), debilitando así el aspecto subjetivo del acta de control, menguando sus cualidades como medio probatorio.

Asimismo, Fernández (2002), señaló que es preciso que el funcionario realice estas funciones estando habilitado y capacitado legalmente, y que se encuentra en el ejercicio de sus funciones cuando realice las mismas. Adicionalmente para que las actas que el agente levante gocen de fuerza probatoria legal deberán contar con especialización e imparcialidad.

Respecto a los requisitos formales y evidencias del documento, la ausencia o defecto en estos, podrán invalidar la competencia, aptitud, objetividad y/o especialización del inspector que levantó el acta de control y pone en duda los hechos, pues denota falta de diligencia en cuanto a la veracidad del documento. Además, es importante resaltar que estos requisitos formales forman parte del ejercicio del derecho de defensa del presunto infractor y si estos no constan, no están claros o tienen errores o vicios, se verá impedido de contradecirlos.

En la misma línea, López (2017), indicó que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid se ha pronunciado en el caso del 1 de diciembre de 2016, ventilado en la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 10, Ponente: Ana Rufz Rey:

(...) Por lo que respecta a la presunción de certeza de las actas impugnadas no cabe sino poner de manifiesto la doctrina del Tribunal Supremo que señala que la presunción de veracidad atribuida a las Actas de la Inspección se encuentra en la imparcialidad y especialización que, en principio, debe reconocerse al Inspector actuante (sentencias, entre otras de 18 de enero y 18 de marzo de 1991 y 1 de octubre de 1996) (...).

Hechos Verificados

Conforme a lo establecido en el artículo 85° de la Ordenanza Municipal N° 1599 (2012), no contiene precisión respecto a los hechos objetivos detectados durante la acción de control, debiendo señalar que el propio Tribunal Constitucional mediante su Expediente N° 02098-2010-PA/TC, ha precisado que toda persona que sea imputada de una falta o infracción administrativa tiene derecho a que se le comunique formalmente los hechos imputados a fin de que pueda ejercer de manera adecuada su derecho de defensa, en concordancia con el artículo 8.2.b) de la Convención Americana sobre los Derechos Humanos de 22 de noviembre del año 1969 (Pacto de San José). Al respecto la Corte Interamericana de Derechos Humanos, en el caso Fermín Ramírez versus Guatemala, ha señalado como contenido de la acusación que:

La descripción material de la conducta imputada contiene los datos fácticos recogidos en la acusación, que constituyen la referencia indispensable para el ejercicio de la defensa del imputado y la consecuente consideración del juzgador en la sentencia. De ahí que el imputado tenga derecho a conocer, a través de una descripción clara, detallada y precisa, los hechos que se le imputan.

En efecto, el Estado garantiza la información de la acusación en un proceso respetuoso de todas las garantías y sobre todo la igualdad entre las partes. Así también se ha pronunciado el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (1999) en el caso Pélissier y Sassi contra Francia del 25 de marzo de 1999, indicando que:

(...) El alcance del precepto anterior debe ser determinado, en particular, a la luz del derecho más general referente a un juicio

justo, garantizado por el art. 6.1 de la Convención (ver, mutatis mutandis, las siguientes sentencias: Deweer vs Bélgica, Sentencia de 27 de febrero de 1980, Serie A, No. 35, pp. 30-31, párr. 56; Artico vs Italia, Sentencia de 13 de Mayo de 1980, Serie A, No. 37, p. 15, párr. 32; Goddi vs Italia, Sentencia de 9 de abril de 1984, Serie A, No. 76, p. 11, párr. 28; y Colozza vs. Italia, Sentencia de 12 de febrero de 1985, Serie A, No. 89, p. 14, párr. 26).

Y es que conforme a lo señalado en el artículo 255° del TUO de la Ley N° 27444 (2019), se indica:

Las entidades en el ejercicio de su potestad sancionadora se ciñen a las siguientes disposiciones: (...) 3.- Decidida la iniciación del procedimiento sancionador, la autoridad instructora del procedimiento formula la respectiva notificación de cargo al posible sancionado, la que debe contener los datos a que se refiere el numeral 3 del artículo precedente para que presente sus descargos por escrito en un plazo que no podrá ser inferior a cinco días hábiles contados a partir de la fecha de notificación.

Asimismo, en subnumeral 5 del numeral 244.1 del artículo 244° del mismo TUO se ha previsto el contenido de la precisión de hechos detectados durante la fiscalización como contenido mínimo del Acta de Fiscalización:

El Acta de Fiscalización o documento que haga sus veces, es el documento que registra las verificaciones de los hechos constatados objetivamente y contiene como mínimo los siguientes datos: (...) 5. Los hechos materia de verificación y/u ocurrencias de la fiscalización.

Los cuales son los datos requeridos para realizar un procedimiento adecuado.

Tipificación

Como señala Chavarry (2018), el Transporte consiste en el desplazamiento o traslado de mercancías o personas desde un lugar a otro, utilizando algún tipo de vehículo como medio, por ende, al encontrarse en relación directa con la sociedad juega un importante papel económico.

En la presente investigación, la relación que se genera, producto de la autorización y prestación del servicio de transporte es directamente, entre la empresa de transporte autorizada y la autoridad administrativa que le otorgó la concesión para dicha prestación económica.

El artículo 2° de la Ordenanza N° 1599 (2012), precisa el objeto de la reglamentación es básicamente observar las condiciones a cumplir en el desarrollo del servicio de transporte público regular, así como en los procedimientos para otorgamiento de títulos habilitantes, es decir, la ordenanza no tiene alcance más allá de las señaladas:

La presente Ordenanza tiene por objeto reglamentar las condiciones de acceso y permanencia que se deben cumplir para prestar el servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana, los procedimientos administrativos para el otorgamiento de los títulos habilitantes y establecer las sanciones correspondientes por la comisión de infracciones e inobservancias de las disposiciones y obligaciones del servicio de transporte regular de personas.

De igual forma, en el numeral 2 del artículo 5° de la Ordenanza se define lo que es la acción de control, quienes la realizan y qué objeto tiene:

Acción de Control. - Es la intervención que realiza la SFT a través de los Inspectores Municipales de Transporte o a través de entidades privadas debidamente autorizadas. La acción de control tiene por objeto verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ordenanza, normas complementarias, resoluciones de autorización y condiciones de acceso y permanencia del servicio prestado.

El mismo artículo en su numeral 13 precisa lo que se entiende por las condiciones de acceso y permanencia, señalando que estas son exigencias técnicas, organizativas, jurídicas y operacionales que deben cumplirse para acceder y permanecer en el servicio tanto para las Empresas, infraestructura, vehículos, conductores y cobradores:

Condiciones de Acceso y Permanencia. - Son el conjunto de exigencias de carácter técnico organizativo, jurídico y operacional que se deben cumplir para acceder y/o permanecer autorizado para prestar el servicio de transporte público regular de personas; o permitir el acceso y/o permanencia en la habilitación de un vehículo, conductor, cobrador o infraestructura complementaria de transporte. Corresponde a la GTU verificar el cumplimiento de las condiciones de acceso y controlar el cumplimiento de las condiciones de permanencia.

Del artículo 55° al 57° de la Ordenanza se establecen las Obligaciones de la empresa autorizada:

Artículo 55.- De la Responsabilidad de la Empresa Autorizada.
La empresa autorizada es responsable ante la GTU por el debido cumplimiento de las normas que corresponden al servicio de transporte público regular de personas reglamentado en la presente Ordenanza.

Artículo 56- De las Obligaciones Generales

La empresa autorizada, sus conductores y cobradores están obligados a:

56.1 Brindar el servicio portando en todo momento los títulos habilitantes requeridos en la presente Ordenanza, así como todos aquellos documentos necesarios para la debida prestación del servicio de transporte; entre ellos, la TC, Licencia de Conducir, credenciales, CITV, SOAT o AFOCAT y Póliza de Seguros por responsabilidad frente a terceros.

56.2 Prestar el servicio con vehículos que se encuentren en condiciones óptimas de operatividad y garanticen las condiciones mínimas de seguridad en el servicio; aun cuando cuenten con el CITV vigente.

56.3 Cumplir con lo dispuesto en la Resolución de Autorización del Servicio, la TC y las disposiciones emitidas por la GTU.

56.4 No circular por las vías que se encuentren expresamente prohibidas o restringidas por la Municipalidad Metropolitana de Lima u otra autoridad competente, así como por las vías declaradas como exclusivas o restringidas.

56.5 Colaborar con las acciones de fiscalización y control realizadas por la GTU, PNP, INDECOPI, MINTRA, MTC, entre otras autoridades.

56.6 Responder y/o contestar las solicitudes o requerimientos de información de la GTU, dentro de los plazos y condiciones establecidas.

56.7 No agredir física o verbalmente a los inspectores municipales de transporte y a los efectivos policiales.

56.8 Dotar al vehículo de todos los elementos de seguridad establecidos en la presente ordenanza, en el RNV y en el RNAT, según corresponda. Los elementos de seguridad deberán encontrarse operativos y en condiciones óptimas de funcionamiento.

56.9 Mantener el vehículo en condiciones de limpieza adecuadas que no afecten la salud de los usuarios.

56.10 No permitir que durante la prestación del servicio los usuarios transporten en el vehículo bultos que obstaculicen el paso de los usuarios, animales, materiales peligrosos, inflamables, pirotécnicos o explosivos. Tratándose de personas con discapacidad visual se permitirá que lleven perros que cumplan la función de guías, de acuerdo con la normatividad vigente.

56.11 No permitir el comercio o venta ambulatoria en el vehículo.

56.12 No utilizar la vía pública como zona de estacionamiento o paradero no autorizado.

56.13 No llevar pasajeros cuando el vehículo se encuentre circulando desde su paradero de origen o destino hacia su zona de estacionamiento. La circulación en dicho tramo deberá realizarse utilizando el letrero de “Fuera de Servicio”.

56.14 Brindar el servicio y embarcar personas con discapacidad, adultos mayores, estudiantes universitarios y escolares.

56.15 No permitir durante la prestación del servicio:

a. Que el conductor y/o cobrador llamen a los pasajeros a viva voz o usando el claxon.

b. Que el conductor y/o cobrador embarquen o desembarquen pasajeros con el vehículo en movimiento o en lugares no autorizados.

c. Que los vehículos circulen con las puertas de acceso o descenso abiertas o que alguna persona sobresalga de la estructura del vehículo.

d. Que el conductor y/o cobrador suban pasajeros o grupos que se encuentren alterando el orden público.

e. Que el conductor y/o cobrador o usuarios fumen o ingieran bebidas alcohólicas en el vehículo.

f. El uso de equipos de sonido y/o televisivos.

Artículo 57.- De las Obligaciones específicas de la empresa autorizada

La empresa autorizada para la prestación del servicio de transporte público regular de personas debe cumplir las siguientes obligaciones específicas:

57.1 Cumplir y mantener en todo momento las condiciones de acceso y permanencia del servicio.

57.2 Comunicar, en el plazo de diez (10) días calendario, a la GTU cualquier cambio referido a la información de la empresa contenida en el artículo 14º de la presente ordenanza. Dicho plazo se contabilizará a partir del día en que se concluyó el trámite respectivo.

57.3 Prestar el servicio de transporte regular de personas utilizando infraestructura complementaria de transporte habilitada.

57.4 No abandonar el servicio.

57.5 Contar con la aceptación de la GTU antes de dejar de prestar el servicio en el caso de renuncia.

57.6 Cubrir los costos de los daños ocasionados por las unidades vehiculares de su flota habilitada a los puentes, semáforos, postes de señalización de tránsito u otra infraestructura vial.

57.7 Facilitar la labor de supervisión y fiscalización que realice la GTU.

57.8 Velar por el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al conductor y cobrador.

57.9 Capacitar gratuitamente a todo su personal de conductores y/o cobradores, haciéndolos participar en un Curso de Educación Vial y Comportamiento en el Servicio, debiendo dar cuenta a la GTU de la ejecución y resultado de este. Para este fin, la GTU, otorgará las autorizaciones para el dictado del curso a las instituciones o centros de estudio superior que lo requieran.

57.10 Contar con el número suficiente de conductores para prestar el servicio en los términos en que este se encuentre autorizado, considerando la flota operativa y requerida.

57.11 Dotar de uniformes completos a los conductores y cobradores que prestan servicio en los vehículos de su flota, y asegurarse que éstos sean utilizados durante toda la prestación del servicio.

57.12 Prestar el servicio con vehículos habilitados que cuenten con las características físicas y de operación de su empresa (nombre, logotipo o colores representativos, entre otros).

57.13 Denunciar a unidades no habilitadas que prestan el servicio con las características físicas y operativas de su empresa.

57.14 Prestar servicio con vehículos que cuenten y porten su TC vigente.

57.15 Prestar el servicio ininterrumpidamente, como mínimo durante dieciocho (18) horas diarias.

Dicho horario podrá ser ampliado, previa comunicación a la GTU.

57.16 En el caso de accidentes de tránsito presentar a la GTU el informe respectivo, de acuerdo con lo establecido en la presente Ordenanza”

En la Ordenanza también se observa en el Capítulo II las condiciones de acceso del artículo 11° al 46, en la Sección tercera las condiciones de permanencia del artículo 47 al 52° y en el título IV las Condiciones Operacionales, del artículo 53° al 54°.

Ahora bien, como se ha señalado, y de acuerdo al objeto de la Ordenanza que regula la prestación del servicio de transporte público regular de personas, las empresas de transporte deberán garantizar las condiciones de acceso y permanencia de manera que, al cumplir con las mismas, la autoridad administrativa le otorgue la autorización para brindar el Servicio de Transporte, a esto se refiere el numeral 24.3 del artículo 24° de la Ley N° 27181 (2012), Ley de Transporte y Tránsito Terrestre cuando señala que es la Empresa prestadora de este servicio quien debe de responder administrativamente por incumplimientos de las obligaciones que la legislación de la materia le impone: “El prestadores adicionalmente responsable por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio de transporte y, en su caso, de los términos del contrato de concesión, permiso o autorización.”

Por otro lado, el numeral 24.1 del mismo artículo de la Ley N° 27181 hace la distinción entre persona jurídica y natural en cuanto a responsabilidad administrativa, marcando así la regla básica de culpabilidad, es decir, que cada persona responde administrativamente por su propia conducta sea de tránsito o transporte: “El conductor de unvehículo es responsable administrativamente de las infracciones del tránsito y del transporte vinculadas a su propia conducta durante la circulación”.

Con relación a la Tabla de infracciones, anexo de la Ordenanza Municipal N° 1599, se logró verificar que muchas de las infracciones tipificadas se refieren a conductas propias de los conductores y cobradores, asimismo se verifica que tampoco se refieren necesariamente a las condiciones de acceso, permanencia y operación de estas. En ese sentido, para el presente estudio, la infracción más recurrente fue la configurada con código el N61 “No permitir las acciones de control y fiscalización incumpliendo las indicaciones de la autoridad

administrativa, darse a la fuga o negarse a entregar documentación”, lo cual solo puede cometerlo una persona natural, en este caso, la ley recae al conductor o cobrador y no a personas ficticias como la Empresa de Transporte, ya que no sería posible exigirle a esta última su cumplimiento, contraviniendo así el Principio de Causalidad establecido en el numeral 8 del artículo 248° del TUO de la Ley N° 27444 (2019) la cual indica: “La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable”. Verificando así que la tipificación es deficiente.

Lugar donde se Fiscaliza

El numeral 2, artículo 5° de la Ordenanza Municipal refiere que la acción de control:

Es la intervención que realiza la SFT a través de los Inspectores Municipales de Transporte o a través de entidades privadas debidamente autorizadas. La acción de control tiene por objeto verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ordenanza, normas complementarias, resoluciones de autorización y condiciones de acceso y permanencia del servicio prestado.

En el artículo 64° de la Ordenanza se establece las modalidades de la fiscalización:

La fiscalización del servicio de transporte público regular de personas se realiza bajo las siguientes modalidades:

64.1 Fiscalización de campo.

64.2 Fiscalización de gabinete.

64.3 Auditorías anuales de servicios.

En las modalidades de campo y gabinete, la fiscalización se podrá realizar a través de cámaras u mecanismos electrónicos computarizados o digitales.

Del numeral 24 se verifica que la Fiscalización de campo:

Es la acción de control realizada por el Inspector Municipal de Transporte en la vía pública de manera directa o a través del uso de cámaras u otros medios tecnológicos, con el objeto de verificar el cumplimiento de las obligaciones, deberes y disposiciones establecidas en la presente Ordenanza y sus normas complementarias, detectando infracciones, y adoptando cuando corresponda las medidas preventivas correspondientes.

Es decir, en esta modalidad de fiscalización el contacto es directo, *in situ*, ya que la naturaleza de lo que se fiscaliza así lo exige. En relación con la Fiscalización de Gabinete, el numeral 25 señala que:

Es la evaluación, revisión o verificación realizada por la SFT de la GTU, del cumplimiento de las condiciones legales, técnicas y operacionales que determinaron el otorgamiento de la autorización o concesión para prestar el servicio de transporte público regular de personas, detectando infracciones y adoptando cuando corresponda las medidas preventivas y correctivas correspondientes.

De acuerdo con ello, la fiscalización se realiza desde el escritorio del funcionario encargado de verificar el cumplimiento de condiciones en cuanto al acceso al servicio autorizado o concesionado, y finalmente las Auditorias anuales del servicio se precisan en el numeral 5 del artículo 2 de la misma, como:

Es la revisión realizada por personal calificado por la GTU, para la verificación de las condiciones de acceso y permanencia en el servicio por parte de las empresas autorizadas, vehículos, conductores, cobradores y/u operadores de la infraestructura complementaria de transporte. La auditoría anual de servicios puede incluir acciones específicas de fiscalización de campo y de gabinete.

Los deberes legales de cumplimiento por parte de la Empresa de Transporte autorizada, como ya se ha referido en el numeral 24.3 del artículo 24°, según la Ley N° 27181 (2012) la cual precisa que “El prestador es adicionalmente responsable por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio de transporte y, en su caso, de los términos del contrato de concesión, permiso o autorización.” Como se verifica de la legislación de la materia, el cumplimiento por parte de las Empresas, de las obligaciones derivadas de éste servicio, requerirían el desarrollo de una acción de control más eficaz ya que lo que se debe de fiscalizar, es el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia del servicio y que dada su naturaleza recaen básicamente en documentación, como permisos, autorización, entre otros registros verificables desde el gabinete y no necesariamente en acción de control de campo.

Sujetos Fiscalizados

Partiendo de la premisa antes señalada, y establecida en el numeral 24.3 del artículo 24° de la Ley N° 27181, el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Servicio de Transporte y, en su caso, de los términos del contrato de concesión, permiso o autorización recae en la Empresa de Transporte, por tanto, la acción de control más eficaz es aquella que permita verificar las condiciones de acceso y permanencia que

básicamente consta en registros, documentos, autorizaciones, licencias entre otros similares.

Lo que se verifica en los casos del presente estudio es que la acción de control recae en los conductores y cobradores, sin embargo, según la norma, sus obligaciones no son materia de reglamentación de éste servicio de transporte, es decir, que se fiscaliza el cumplimiento de deberes a quien no tiene la obligación de dicho cumplimiento, contraviniendo así el numeral 8 del artículo 248° del TUO de la Ley N° 27444 (2019), la cual menciona que “La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable”.

1.2.2. Principio de Presunción de Licitud

El principio de presunción de Licitud establecido en el numeral 9) del artículo 248° del TUO de la Ley N° 27444 (2019), establece que, las entidades, ante las cuales se desarrolle un procedimiento administrativo sancionador, deben, presumir que los administrados han actuado conforme a sus deberes, esto mientras no se cuente con evidencia en contrario.

El Tribunal Constitucional (2002), en sesión de Pleno Jurisdiccional el 20 de agosto del 2002 mediante el Expediente seguido por Lizandro Ricardo Zapata Corrales contra la Corte Superior de Justicia de Lima, N° 238-2002-AA/TC, respecto a este principio señaló que:

Toda sanción, ya sea penal o administrativa, debe fundarse en una mínima actividad probatoria de cargo, es decir, la carga de la prueba corresponde al que acusa; éste debe probar el hecho por el que acusa a una determinada persona, proscribiéndose sanciones que se basen en presunciones de culpabilidad. Así, la presunción de inocencia (Constitución, Art. 2º, 24.e) constituye

un límite al ejercicio de la potestad sancionatoria del Estado, en sus diversas manifestaciones.

En esta línea, López (2017), expuso que, mediante la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 1 de diciembre de 2016, la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 10, Ponente: Ana Rufz Rey, STSJ M 13192/2016 determinó que:

En tal sentido la presunción de inocencia comporta determinadas exigencias. Una primordial consiste en la carga de probar los hechos constitutivos de cada infracción, que corresponde a la Administración Pública actuante, sin que sea exigible al inculcado una *probatio* diabólica de los hechos negativos. Para que la presunción constitucional quede desvirtuada será necesaria la concurrencia de una prueba suficiente y razonablemente concluyente de la culpabilidad del imputado

Y es que como se ha mencionado, el principio de presunción de licitud deriva de la garantía constitucional de la presunción de inocencia por tanto reviste de tal relevancia como la señala por el Tribunal Español que recalca que esta prueba debe ser suficiente y razonablemente concluyente sobre la culpabilidad del imputado.

Garantía Constitucional

Este principio de presunción de licitud encuentra su base jurídica en el principio de presunción de inocencia consagrado en el numeral 24) del artículo 2° de la Constitución Política del Perú (1993), que establece que *prima facie* toda persona debe ser considerada inocente mientras su responsabilidad no se haya declarado así, judicialmente.

Para Chavarry (2018) esta garantía como tal sustentaría que a nivel procesal es la administración pública quien debe soportar la carga de la

prueba de como mínimo los hechos constitutivos y elementos integrantes del tipo, no pudiendo sostenerse por solo indicios o conjeturas, sino con evidencia suficiente que forme convicción para determinar la responsabilidad administrativa de una persona.

Como se precisa en la sentencia del Tribunal Constitucional (2012) del 22 de mayo del año 2013, en los fundamentos 3 y 4 del Expediente N° 04628-2012-PHC/TC:

En el Sistema Internacional de Protección de los Derechos Humanos, el derecho a la presunción de inocencia aparece considerado en el artículo 11.1 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en el sentido de que:

Toda persona acusada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad, conforme a la ley y en juicio público en el que se le hayan asegurado todas las garantías necesarias para su defensa. (...).

De igual modo, el citado derecho es enfocado en el artículo 14.2 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966) y el artículo 8.2 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos. En relación con esta última, "(...) la Corte ha afirmado que en el principio de presunción de inocencia subyace el propósito de las garantías judiciales, al afirmar la idea de que una persona es inocente hasta que su culpabilidad es demostrada". En concordancia con estos instrumentos internacionales de protección de los derechos humanos, el artículo 2, inciso 24 de la Constitución establece que "Toda persona es considerada inocente mientras no se haya declarado judicialmente su responsabilidad". De esta manera, el constituyente ha reconocido la presunción de inocencia como un derecho fundamental. El fundamento del derecho a la presunción de inocencia se halla tanto en el principio-

derecho de dignidad humana (“La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado”, artículo 1 de la Constitución), como en el principio *pro hómine*.” Esto es, a través de instrumentos internacionales como es la Declaración Universal de los Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de la Convención Americana sobre Derechos Humanos se le ha concedido esta garantía de derecho fundamental ya que va ligado al respecto a la dignidad humana que, según la Carta Magna nacional, son el fin supremo de la sociedad.

Conforme a sido reconocido también por el Tribunal Constitucional (2012) en el Expediente N° 00156-2012-PHC/TC del 29 de abril del 2008, en sede administrativa este principio también es garantizado para poder referirnos a un desarrollo regular de procedimiento administrativo sancionador.

La Presunción de Inocencia desarrolla la Duda Razonable y el “Estándar de Prueba”

Dentro de la doctrina se establece que el estándar de prueba se refiere al nivel de probanza de una pretensión. Esto servirá, claro está, para que la autoridad pueda resolver a favor de la pretensión de quien haya alcanzado determinado nivel de probanza.

Según el Tribunal Constitucional (2012) la sentencia antes comentada del 22 de mayo del año 2013, en el fundamento 6 del Expediente N° 04628-2012-PHC/TC, precisa:

En cuanto a su contenido, se ha considerado que el derecho a la presunción de inocencia (cf. STC 0618-2005-PHC/TC, fundamento 22) comprende: “(...) el principio de libre valoración de la prueba en el proceso penal que corresponde actuar a los

Jueces y Tribunales; que la sentencia condenatoria se fundamente en auténticos hechos de prueba, y que la actividad probatoria sea suficiente para generar en el Tribunal la evidencia de la existencia no solo del hecho punible, sino también la responsabilidad penal que en él tuvo el acusado y así desvirtuar la presunción”.

En un relevante pronunciamiento La Corte Suprema de Justicia de la República del Perú (2017) en el Pleno Jurisdiccional Casatorio de las Salas Penales Permanente y Transitorias, en Sentencia Plenaria Casatoria N° 1-2017/CIJ-433 de 11 de octubre del 2017, en sus fundamentos 17 y 18 ha precisado:

El “estándar de prueba” se sustenta en la garantía constitucional de la presunción de inocencia, en su parte procesal al momento de valorar cada prueba, y es que, en este estadio, se requiere, si la decisión va a conllevar una condena, un nivel de convicción judicial tal, que no permita ninguna duda, ni la más mínima, es decir, incuestionable, que sustente plenamente su decisión de condenar.

Este “estándar de prueba” viene complementado con el principio de la sana crítica al momento de efectuar la valoración de la prueba, por lo que los hechos fijados en la decisión condenatoria, se sustente en pruebas sometidas al principio de la sana crítica (Armenta, 2019).

El Juez está liberado de las obligaciones legales de la prueba tasada, pero no de las reglas del pensamiento o de la razón. La valoración de las pruebas es discrecional, pero el Juez debe respetar esquemas racionales Taruffo (2012). Estos elementos típicos y la intervención delictiva –que procesalmente constituyen el objeto o tema de prueba–

deben probarse más allá de toda duda razonable. Como se menciona en esta, declarada, doctrina legal de carácter de vinculante para todos los jueces de Perú, y que también concuerda con

Fernández (2015) la sentencia condenatoria debe contener una decisión que no deje dudas, a fin de que no se condene a un inocente mientras no se haya superado cualquier duda.

Capcha (2011) sostiene que:

(...) se mantiene la inocencia del supuesto infractor, mientras no exista prueba que evidencie que su actuación ha sido realizada (...) con el ánimo de contravenir las normas y atentar contra el interés público” Para el autor, la presunción de inocencia prima, en tanto no exista prueba tal que acredite el ánimo antirreglamentario del supuesto infractor.

Al respecto, Motilla (1999), ha señalado:

No se acaban de apreciar las ventajas que tiene el sistema de control previo administrativo propugnadas en la SAN, puesto que, al contrario de lo que se expresa en su FJ 12°, la inscripción en el Registro de Entidades Religiosas ni facilita ni dificulta la comisión de infracciones por parte del grupo religioso. Pero sí cabe subrayar muchos de sus efectos perniciosos para el régimen de libertades. El primero es el de la violación de la presunción de inocencia del artículo 24.2 de la Constitución. La calificación de ilicitud de la asociación, al ser adoptada por la Administración, es ejecutiva y, por tanto, se invierte la carga de la prueba; el sancionado debe probar su inocencia.

Para el autor, es preocupante la inversión de la carga de la prueba que se da en el sistema de control previo administrativo pues propone que el sancionado deba de probar su inocencia.

Para Medina (1999) se considera que:

Es complejo y dudoso el alcance formal y material del principio de presunción de inocencia, aunque no se puede dudar de su importancia teórica y política. La doctrina francesa ya planteó sus dudas, sin embargo, respecto a la eficacia jurídica de ese principio, puesto que no protege al imputado contra todas las posibles apariencias de culpabilidad. Sería un principio «enfermo», con discutible fuerza procesal. En Brasil, la presunción de inocencia tiene cabida expresa en el Derecho Procesal Penal, conforme previsión de la CF/88. Sin embargo, parece cierto que alcanza también al Derecho Administrativo Sancionador, ya que integra el debido proceso legal sustancial. De otro lado, el problema es que incluso en el ámbito penal la fuerza de la presunción de inocencia es de reducida importancia jurídica.

El autor resaltó que a pesar de que la presunción de inocencia está prevista expresamente para el derecho procesal penal, sin embargo, alcanza al derecho administrativo sancionador en la medida que protege el debido proceso sustancial.

De acuerdo con Rebollo *et al.*, (2005) se debe tener en cuenta:

5.2 Los poderes de investigación e inspección de los órganos administrativos sancionadores. Nos ocupamos ahora de los poderes que tienen los órganos administrativos sancionadores para probar que la infracción imputada ha sido realmente

cometida. La administración está obligada a realizar toda la actividad que sea necesaria para llegar a una decisión final correcta, con independencia de la conducta activa o pasiva que muestre el acusado en cada procedimiento. El instructor, por tanto, tiene que practicar prueba, aunque sea mínima: Podrá elegir cualquier medio probatorio admisible en derecho.

El autor resalta la importante función de la administración pública de llevar a cabo la actividad probatoria en una investigación administrativa a fin de obtener una decisión libre de arbitrariedad, independientemente de que el imputado realice o no actos para demostrar su inocencia.

Este principio a merecido tratamiento de Tribunales Supranacionales, como el de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, conforme al Tribunal Constitucional (2012), se desprende del numeral 43 de la sentencia recaída en el Expediente N° 00156-2012-PHC/TC:

43. Para la Corte Interamericana, este derecho también exige que una persona no pueda ser condenada mientras no exista prueba plena [entiéndase prueba suficiente y pertinente] de su responsabilidad penal. Si obra contra ella prueba incompleta o insuficiente, no es procedente condenarla, sino absolverla

De la jurisprudencia citada, puede concluirse que el derecho a la presunción de inocencia se configura como una regla de tratamiento del imputado y como una regla de juicio. Sobre la extensión de este derecho, conviene tener presente que el Tribunal Europeo ha precisado que:

no se limita a una simple garantía procesal en materia penal. Su alcance es más amplio y exige que ningún representante del Estado o de la autoridad declare que una persona es culpable de una infracción antes de que su culpabilidad haya sido establecida

[en forma definitiva] por un tribunal Europeo de Derechos Humanos (2011).

Para la Corte Interamericana, establece que es un derecho exigir una prueba plena con cualidades de suficiente y pertinente para condenar a una persona, de no ser así, la regla es absolver y no condenar. Para el Tribunal Europeo el alcance de esta garantía se extiende a toda autoridad que detente el poder y que establezca responsabilidad frente a infracciones.

El Tribunal Constitucional (2005), expone en la Sentencia del 29 de noviembre de 2005, recaída en el Expediente N° 08811-2005-PHC/TC, fundamento jurídico 3, se ha referido:

(...) es preciso indicar que el derecho a la presunción de inocencia, reconocido en el artículo 2,24, e, de la Constitución, obliga al órgano jurisdiccional a realizar una actividad probatoria suficiente que permita desvirtuar el estado de inocente del que goza todo imputado, pues este no puede ser condenado solo sobre la base de simples presunciones. (...)

En otra sentencia de presentada por el Tribunal Constitucional (2004), del 11 de octubre de 2004, recaída en el Expediente N° 2192-2004-AA/TC, fundamento jurídico 13 se señala:

(...) no puede trasladarse toda la carga de la prueba a quien precisamente soporta la imputación, pues eso significaría que lo que se sanciona no es lo que está probado en el procedimiento, sino lo que el imputado, en este caso, no ha podido probar como descargo en defensa de su inocencia. Por ello, al disponerse en este caso que sea el propio investigado administrativamente quien demuestre su inocencia, se ha quebrantado el principio

constitucional de presunción de inocencia que también rige el procedimiento administrativo sancionador, sustituyéndolo por una regla de culpabilidad que resulta contraria a la Constitución.

En esta sentencia el Tribunal Constitucional ha dejado establecido que en mérito a Principio de Presunción de inocencia no se puede trasladar la carga de la prueba a la persona en quien recae una imputación pues se estaría invirtiendo la carga probatoria que legalmente le corresponde al órgano administrativo que pretende sancionar y quebrantando la ya mencionada regla constitucional, sustituyéndola por una que prevalece la culpabilidad desnaturalizando el ordenamiento jurídico.

Es así como, se está dentro del ámbito de la duda razonable cuando existen pruebas, tanto de cargo como de descargo, que no alteran la posibilidad de oscuridad que contribuya a asumir la certeza, debido a que ambas partes en una incertidumbre jurídica han aportado elementos que respaldan sus posiciones, y que el sistema procesal penal nacional opta por favorecer a la parte acusada. Si lo trasladamos al plano administrativo, en medio de un procedimiento administrativo sancionador, solo puede establecerse responsabilidad administrativa, si la administración cuenta con suficiente evidencia en contra del presunto infractor, es decir, que cometió la infracción que se le imputa, más allá de toda duda razonable, porque en caso de que esta exista, debe de absolverse al implicado.

Según lo expuesto y la jurisprudencia nacional, lo que pretende garantizar este Principio es que las personas no sean sancionadas si no es por convicción que su conducta fue antirreglamentaria, no por sospechas, asimismo tampoco imponer la carga de probar su inocencia, esto es, no es que no pueda presentar pruebas a su favor, sino que

corresponde a la administración probar la conducta antirreglamentaria pues esta le servirá para ejercer su facultad de sancionar.

En el subnumeral 1.7 del numeral 1 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la Ley N° 27444 (2019), se ha establecido el Principio de Presunción de veracidad:

En la tramitación del procedimiento administrativo, se presume que los documentos y declaraciones formulados por los administrados en la forma prescrita por esta Ley, responden a la verdad de los hechos que ellos afirman. Esta presunción admite prueba en contrario

El legislador presenta este Principio a favor de los administrados para que cuando se tramiten procedimientos, los documentos y declaraciones presentadas sean considerados veraces. Sin embargo, esta no es absoluta, admite prueba en contra.

Polo (1985) explica que:

El que las afirmaciones sobre los hechos presenciados por los funcionarios públicos se presuman o se consideren veraces no implica que la administración esté exenta de probar los hechos a que ellas se refieren, sino que la misma tiene que presentar como medio de prueba, pechando así como su carga, los documentos en que tales hechos aportados precisamente como medios de pruebas los referidos documentos, los cuales como hemos de ver no siempre serán de cargo y suficientes, y por tanto, susceptibles de advertir la presunción de inocencia.

El autor precisa que, así como para el administrado, a la administración también le alcanza este principio ya que la afirmación de lo presenciado aguarda esta presunción, asimismo agrega que, esta

presunción no la exenta de probar los hechos que afirman de lo contrario devendría en la contravención al Principio de Inocencia.

Como ha señalado Bermejo (1998):

El ejercicio de la potestad de inspección se materializa, por lo general, en documentos concretos denominados usualmente como Actas. Estos documentos son antecedente imprescindible para que la inspección se entienda como correctamente realizada, aunque el contenido del Acta no necesariamente tiene garantizada la autenticidad, y el órgano que debe adoptar la decisión definitiva no está vinculado estrictamente por dicho contenido, dado que, frente al ejercicio de la potestad de inspección, los inspeccionados disponen de un completo cuadro de garantías que sirven de compensación a esta relevante potestad.

Como refiere el autor, el acta va a materializar esta potestad de inspección, sin esta no es posible establecer si se desarrolló o no la misma, sin embargo, no garantiza nada de forma definitiva pues, la decisión de la autoridad sancionadora no puede vincularse al contenido de aquella acta pues para el ejercicio de esta potestad de inspección se han desarrollado garantías que la limitan.

Al respecto, Fernández (2002) señala que:

Para nosotros, el valor probatorio de las actas de inspección es compatible con la presunción de inocencia precisamente porque no constituye una verdadera presunción que anule aquélla. Lo que verdaderamente concede o deniega relevancia probatoria a las actas es el hecho de que documenten o no una auténtica actividad probatoria. Como se señala más adelante, el valor

probatorio de las actas depende, no solo del cumplimiento de los requisitos subjetivos (...) y formales, sino también de que reflejen una verdadera actividad probatoria: desde la simple observación directa y personal por el propio actuario, a otras fuentes de prueba obtenidas observando los requisitos legales -como toma de muestras, obtención de documentos, testimonios de terceros, admisión de los hechos por el propio interesado-. De ahí que no se trate de una presunción incondicionada de validez general, sino de una propiedad que dependerá en cada caso de que se cumplan las exigencias señaladas. En definitiva, es la actividad probatoria realizada por el Inspector lo que respalda el acta y le otorga, cumplidos los requisitos formales, valor probatorio.

Conforme el autor lo precisa, la presunción de veracidad de las actas no contravienen en sí misma la presunción de inocencia, sino que para poder afirmar que estas prueben algún hecho se deben considerar principalmente dos factores, el primero, el cumplimiento de los requisitos subjetivos y formales, y que el contenido refleje verdaderamente el desarrollo de una actividad probatoria, como que el funcionario especializado apropiado haya observado de forma directa y personal el hecho y que se hayan tomado por ejemplo, declaraciones de testigo o levantado otras pruebas documentales así la rigidez de la que se pretende dotar a la presunción de veracidad debe de darse tal cual siempre que sea acorde a los límites precisados.

Como señala Cano (2008):

Por consiguiente, en la denominada presunción de veracidad, la certeza de las afirmaciones que plasma los funcionarios en determinados documentos acerca de la existencia de los hechos que han presenciado, no constituye un nuevo hecho, ni es la

deducción lógica de otro hecho cierto conocido y probado, por lo que, al menos en sentido técnico-procesal, no cabe hablar en tales casos de una verdadera presunción.

En este caso, para el autor la presunción de veracidad no sería verdaderamente una presunción acerca de que constituye un hecho nuevo ni se puede deducir uno cierto, conocido y probado.

Algunos otros procesalistas consideran que no estamos en presencia de una verdadera presunción cuando de un hecho no se deduce otro distinto, sino una consecuencia jurídica.

En efecto, lo que supone esta precisión legal es que estas actas gozan de presunción de certeza de las afirmaciones sobre los hechos verificados por los funcionarios y en ellas plasmadas, sin embargo, se deberá de contar con otros elementos que deberán acompañar las mismas y corroborarlas (Tribunal Constitucional de España, 2008).

Los datos obtenidos por los cinemómetros gozan de *iuris tantum*, siempre y cuando, su fabricación y controles técnicos cumplan con las disposiciones normativas vigentes para tal fin y su debida certificación.

De esto se deduce que aun considerándose veraces las afirmaciones sobre los hechos presenciados por, los inspectores municipales, la administración no se encuentra exenta de probar los hechos a que ellas se refieren.

En la doctrina, Aguado y Barrero (1994) señalaron que la “prueba testifical documentada” consiste en establecer una regla de valoración, en la cual, las afirmaciones que los funcionarios hacen constar de los hechos que han presenciado han de considerarse ciertas, permitiendo la prueba en contra a quienes se pueden ver perjudicados por tal hecho

(pág., 248). Es decir, lo que hace la Ordenanza Municipal N° 1599 es establecer una regla legal de valoración para el acta de control atribuyéndole una determinada fuerza probatoria a efectos de acreditar los hechos de relevancia para la imposición de una futura sanción u otra medida.

En ese sentido, puede suceder que se confunda la valoración legal de los documentos públicos con el valor superior o preferente de los mismos respecto a otros medios de prueba. Como lo ha precisado el máximo Tribunal Español mediante Sentencias SSTC 76/1990, 14/1997 y 35/2006, el acta de control posee fuerza probatoria legal, porque es la Ley quien se la atribuye y no el juzgador con arreglo a las reglas de la sana crítica o del criterio humano, pero estas no gozarían de mayor relevancia en comparación con otros medios de prueba, Por ello el Tribunal Constitucional (1990) indica que:

(...) no gozan de mayor relevancia que los demás medios de prueba admitidos en Derecho y, por ello, ni han de prevalecer necesariamente frente a otras pruebas que conduzcan a conclusiones distintas, ni pueden impedir que el órgano judicial informe su convicción sobre la base de una valoración o apreciación razonada de conjunto de las pruebas practicadas.

Señalando que el Tribunal no había atribuido al acta de inspección laboral una veracidad absoluta e indiscutible, sino que atribuye al documento presunción de veracidad, *iuris tantum*, que puede ceder frente a otras pruebas que condujeran a conclusiones distintas, lo que no ha sucedido en ese caso.

A nivel nacional la presunción de certeza ha sido referido por la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral, en el Expediente Sancionador N° 695-2014-SUNAFIL/ILM/SIRE1 se señala:

Que, del contenido redactado en un acta, al ser estas declaraciones de voluntad o de expresiones que ponen en conocimiento un hecho, forman parte del expediente administrativo, no necesariamente van a producir efectos jurídicos directos porque pueden ser contrastados por los administrados mediante otro medio probatorio, es decir, mediante Ley se establece la presunción *iuris tantum* del contenido de un acta de infracción, sin embargo, debe de haber un aporte de pruebas adicionalmente.

Entonces, la afirmación realizada por un funcionario respecto a un hecho que éste ha verificado es una presunción legal *iuris tantum*, (lo afirmado es cierto, y en la realidad sucedió) por tanto, le otorga fuerza probatoria.

Lo que se hace en realidad, cuando se consagra la presunción de certeza o veracidad para algunos documentos, es establecer una regla de valoración que va a establecer que las afirmaciones de los funcionarios en las actas y denuncias deben considerarse ciertas, permitiendo la prueba en contrario. Es decir, estamos hablando de una regla legal de valoración no absoluta, pero si la exigencia de algunos requisitos y exigencias legales. Entonces lo que analizaremos es que, si esto supone o no la inversión de la carga de la prueba en el procedimiento administrativo sancionador y en consecuencia la vulneración o no de la presunción de inocencia o en el ámbito administrativo, al principio de Presunción de Licitud.

Del subnumeral 1.11 del numeral 1 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la Ley N° 27444 (2019) explica que:

En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas

probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas. En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público.

Como pretende este principio, lo que se exige esencialmente es, verificar plenamente los hechos que le sirven de sustento a las decisiones de la administración que pretende sancionar.

Según Ferrer (2005), cuando la autoridad afirma que un hecho se encuentra probado es porque tiene un conjunto de elementos probatorios suficientes que le permiten sostener dicho argumento. De manera que, para mantener la afirmación de que un hecho está probado debe de estar dotado de varias evidencias que sostengan tal afirmación.

El conocer los hechos y la responsabilidad de los implicados es fundamental a fin de determinar responsabilidad y desarrollar el procedimiento dentro de los parámetros del Debido Procedimiento Administrativo, así lo ha señalado Pardo (2005):

(...) para hacer cumplir una norma es necesario que los Tribunales y, en general, cualquier autoridad se forme conclusiones relativamente exactas sobre los eventos que dieron lugar al proceso. El Derecho Probatorio regula el proceso por el cual las partes deben probar sus afirmaciones y los Tribunales deben decidir sobre las cuestiones de hecho.

En esta misma corriente, Ferrer (2007), vuelve a señalar que, en efecto, la verificación plena de los hechos que van a servir para una decisión es necesaria y fundamental para determinar la validez de esta:

(...) solo si el proceso judicial cumple la función de determinar la verdad de las proposiciones referidas a los hechos probados podrá el derecho tener éxito como mecanismo pensado para dirigir la conducta de sus destinatarios. (...)

Al respecto, sobre el derecho a ofrecer y producir pruebas, el Tribunal del Servicio Civil, mediante su Resolución de Sala Plena N° 001-2012-SERVIR/TSC (2012) del 18 de mayo de 2012, ha señalado:

(...) resulta indispensable señalar que dicho derecho mantiene directa relación con los principios del derecho administrativo denominados impulso de oficio y verdad material, regulados en la Ley del Procedimiento Administrativo General, y en virtud de los cuales en el marco de un procedimiento administrativo la actividad probatoria no es exclusiva de los administrados que son parte del procedimiento, sino que vincula también a la administración, pudiendo afirmarse que es esta última quien tiene la carga de la prueba.

Asimismo, la Contraloría General de la República, mediante su Directiva N° 010-2016-CG/GPROD (2016) detalla que: en su literal q) del artículo 6.3 fue enfática en señalar que se debe verificar plena y razonablemente los hechos que sirvan de sustento para las decisiones de la administración en el marco de un procedimiento administrativo sancionador, asimismo, en los documentos que se emitan como sustento de la supervisión, no solo deben de cumplir con los requisitos legales pertinentes, para considerar su valor probatorio sino que esto no exime al administrado a aportar otras pruebas en su defensa:

q) Verdad material: Los órganos que participan en el procedimiento sancionador verifican razonablemente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual, adicionalmente al Informe y cuando sea necesario, adoptan las medidas pertinentes, aun cuando no hubieran sido propuestas por el administrado. Los hechos constatados por funcionarios a los que se reconoce la condición de autoridad, formalizados en documentos públicos que cumplan con los requisitos legales pertinentes, tienen valor probatorio para el procedimiento sancionador, sin perjuicio de las pruebas que, en defensa de sus derechos o intereses, puedan señalar o aportar el administrado.

Mediante sentencia del 31 de enero de 2006, (Masacre de Pueblo Bello), la Corte Interamericana de Derechos Humanos señaló:

La obligación de garantizar los derechos humanos consagrados en la Convención no se agota con la existencia de una orden normativa dirigida a promover el cumplimiento de esta obligación, sino que comporta la necesidad de una conducta gubernamental que asegure la existencia, en la realidad, de una eficaz garantía del libre y pleno ejercicio de los derechos humanos (supra párr. 120).(...) La realización de una investigación efectiva es un elemento fundamental y condicionante para la protección de ciertos derechos que se ven afectados o anulados por esas situaciones, como lo son en el presente caso los derechos a la libertad personal, integridad personal y vida. Esta apreciación es válida cualquiera sea el agente al cual pueda eventualmente atribuirse la violación, aun los particulares, pues, si sus hechos no son investigados con seriedad, resultarían, en cierto modo, auxiliados por el poder

público, lo que comprometería la responsabilidad internacional del Estado.

En efecto, forma parte de las obligaciones de la administración, el verificar la verdad, reunir todos los elementos de juicio para conocer lo que ocurrió en un determinado caso, así adoptar las decisiones que corresponden, garantizando los derechos de los partícipes, en este caso, del procedimiento administrativo sancionador.

La carga de la prueba de la Administración en el Procedimiento Administrativo Sancionador – La Prueba Dinámica.

El numeral 173.1 del artículo 173° de TUO de la Ley N° 27444 (2019), señala que: “La carga de la prueba se rige por el principio de impulso de oficio establecido en la presente Ley”

En el párrafo 174.1 del artículo 174° del mismo TUO señala:

Quando la administración no tenga por ciertos los hechos alegados por los administrados o la naturaleza del procedimiento lo exija, la entidad dispone la actuación de prueba, siguiendo el criterio de concentración procesal, fijando un período que para el efecto no será menor de tres días ni mayor de quince, contados a partir de su planteamiento. Solo podrá rechazar motivadamente los medios de prueba propuestos por el administrado, cuando no guarden relación con el fondo del asunto, sean improcedentes o innecesarios.

El Texto Único Ordenado de la Ley N° 27584 (2008), que regula el Proceso Contencioso Administrativo aprobado mediante Decreto Supremo N° 013-2008-JUS en su artículo 33° establece:

Salvo disposición legal diferente, la carga de la prueba corresponde a quien afirma los hechos que sustentan su pretensión. Sin embargo, si la actuación administrativa impugnada establece una sanción o medidas correctivas, o cuando por razón de su función o especialidad la entidad administrativa está en mejores condiciones de acreditar los hechos, la carga de la prueba corresponde a esta.

De acuerdo con ello, la administración puede disponer que se actúen pruebas, incluso si las partes no las han propuesto, y es que esta se encuentra obligada a saber qué ocurrió en cada caso, pudiendo inclusive, suplir la deficiencia probatoria de las partes. Ahora bien, luego de requerir pruebas, y de resultar insuficiente, la autoridad aplicará la carga de la prueba, resolviendo en contra de la parte que le correspondía probar un hecho determinado.

Como ha mencionado Peyrano (2008), en la doctrina existe la figura jurídica de la carga de la prueba dinámica prevista para el caso en que, sobre todo, se pretenda garantizar el debido procedimiento, pudiendo la administración cambiar la regla de la carga de la prueba. Lo que se busca es flexibilizar la carga de la prueba, identificando cuál de las partes, puede probar, mejor, un determinado hecho. Asimismo, Falcón (2003) señaló que puede que una de las partes, en un caso determinado, se encuentre en mejor situación frente a la carga de probar, en contraposición de aquel que si tenía mientras asignada la carga. Esto resulta relevante pues garantiza el derecho de defensa y el debido procedimiento.

Sobre ello, el Tribunal Constitucional (2007), mediante Sentencia del 26 de enero de 2007, Expediente N° 01776-2004-AA/TC, señaló:

c. La utilización de la prueba dinámica

Se ha señalado *prima facie* que la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos, según lo presenta el artículo 196º del Código Procesal Civil. Frente a ello, la carga probatoria dinámica significa un apartamiento de los cánones regulares de la distribución de la carga de la prueba cuando esta arroja consecuencias manifiestamente disvaliosas para el propósito del proceso o procedimiento, por lo que es necesario plantear nuevas reglas de reparto de la imposición probatoria, haciendo recaer el *onus probandi* sobre la parte que está en mejores condiciones profesionales, técnicas o fácticas para producir la prueba respectiva.

Asimismo, la Corte Suprema de Justicia (2012), mediante la Casación N° 4445-2011-AREQUIPA de fecha 25 de octubre del 2012, señaló:

Cuarto. - Que, no obstante, lo expuesto, la carga dinámica de la prueba es una teoría del derecho probatorio que asigna la carga de probar a la parte procesal que se encuentre en mejores condiciones de hacerlo. Esta modalidad de carga procesal fue aplicada por el Tribunal Constitucional en la sentencia número 1776-2004-AA/TC, (...). Quinto.- Que, debe ponderar la situación que cuando quien tiene la carga de probar se enfrenta a la prueba diabólica, mientras que quien está en la contraparte tiene fácil acceso a los medios probatorios, pero que al verse beneficiado por no estar gravado con la carga de la prueba y en consecuencia no tener incentivos para aportar las mismas, toma ventaja de esta situación para ganar posiciones dentro del proceso o probablemente obtener un resultado final favorable ante la imposibilidad de quien alega los hechos de comprobar sus afirmaciones.(...) Octavo. - Que, al respecto, Álvaro Luna

Yerga nos explica lo siguiente: "La disponibilidad probatoria consistirá en que una de las partes posee en exclusiva un medio probatorio idóneo para acreditar un hecho, de tal modo que resulta imposible para la otra parte acceder a él. Por su parte, el Principio de Facilidad, de alcance más amplio que el anterior, exige tener en cuenta la existencia de impedimentos que dificulten a una de las partes la práctica de un medio de prueba, mientras que para la otra esta resulta más fácil o cómoda. Con la aplicación de estos principios, el Juzgador si bien inicialmente deberá tomar en consideración la regla que establece que quien afirma los hechos debe probarlos, al momento de sentenciar podría invertir la carga probatoria si la parte que tiene facilidad o disponibilidad de los medios o fuentes de prueba no colabora con el proceso u obstaculiza el acceso a los mismos.

Terrazas (2017) en su investigación señala que, la Sala de Defensa de la Competencia N° 2 del Tribunal de INDECOPI mediante Resolución N° 1343-2010/SC2-INDECOPI de fecha 21 de junio del 2010, señaló:

En referencia a lo mencionado, el colegiado precisa que la teoría de cargas probatorias dinámicas debe ser aplicada cuando exista, para esta parte, la imposibilidad de ofrecerlas, y cuando resulta, posible que, en este caso, la Clínica Oftálmica aporte el material probatorio al expediente.

Es importante señalar que la teoría de la carga de la prueba dinámica no se encuentra expresamente establecida en el ordenamiento jurídico nacional, esta ha sido desarrollada doctrinal y jurisprudencialmente.

El Debido Proceso

Tal como se ha demostrado, un Juez puede condenar a una persona, sólo después de haber desarrollado un proceso judicial, para el cual debe contar, además, con dos partes, una, el acusador; y la otra, el acusado. Asimismo, dichas sanciones se deben determinar dentro de un proceso regular en el que se cumplan las garantías mínimas del debido proceso.

En el numeral 1.2 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la Ley N° 27444 (2019), se señala que el procedimiento administrativo se sustenta, entre otros, en el debido procedimiento administrativo por lo que se establece que:

Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten. (...).

En el caso puntual del desarrollo del Procedimiento administrativo sancionador, el numera 2) de artículo 248° establece como principio: “Debido procedimiento. - No se pueden imponer sanciones sin que se haya tramitado el procedimiento respectivo, respetando las garantías del debido procedimiento. (...)”

Conforme al artículo 29° del TUO de la Ley N° 27444, un procedimiento administrativo comprende un conjunto de actos y diligencias desarrollados en las entidades, a fin de emitir un acto administrativo que va a producir efectos sobre intereses, obligaciones o derechos de los administrados. Esto quiere decir que, la finalidad del desarrollo del procedimiento administrativo sancionador conllevará a la emisión de un acto administrativo como voluntad de la Administración, pero que estas decisiones deben ser conforme al derecho.

Como parte de los objetivos de este estudio, de debe mencionar que una de las garantías implícitas en el debido procedimiento es aquella referida a la motivación del acto administrativo, tal cual lo ha sostenido el Pleno del Tribunal Constitucional Peruano (2006) en el Expediente N° 0023-2005-AI/TC del 27 de octubre de 2006, ha expresado en los fundamentos 43 y 48:

(...) los derechos fundamentales que componen el debido proceso y la tutela jurisdiccional efectiva son exigibles a todo órgano que tenga naturaleza jurisdiccional (jurisdicción ordinaria, constitucional, electoral y militar) y que pueden ser extendidos, en lo que fuere aplicable, a todo acto de otros órganos estatales o de particulares (procedimiento administrativo, procedimiento legislativo, arbitraje y relaciones entre particulares, entre otros), y que, [...] el contenido constitucional del derecho al debido proceso [...] presenta dos expresiones: la formal y la sustantiva. En la de carácter formal, los principios y reglas que lo integran tienen que ver con las formalidades estatuidas, tales como las que establecen el juez natural, el procedimiento preestablecido, el derecho de defensa y la motivación; y en su expresión sustantiva, están relacionados los estándares de razonabilidad y proporcionalidad que toda decisión judicial debe suponer.

El derecho a la motivación de las resoluciones administrativas es de especial relevancia. Consiste en el derecho a la certeza, el cual supone la garantía de todo administrado a que las sentencias estén motivadas, es decir, que exista un razonamiento jurídico explícito entre los hechos y las leyes que se aplican. [...] La motivación de la actuación administrativa, es decir, la fundamentación con los razonamientos en que se apoya es una exigencia ineludible para todo tipo de actos administrativos, imponiéndose las mismas razones para exigirla tanto respecto de actos emanados de una potestad reglada como discrecional. El tema de la motivación del acto administrativo es una cuestión clave en el ordenamiento jurídico-administrativo, y es objeto central de control integral por el juez constitucional de la actividad administrativa y la consiguiente supresión de los ámbitos de inmunidad jurisdiccional. Constituye una exigencia o condición impuesta para la vigencia efectiva del principio de legalidad, presupuesto ineludible de todo Estado de derecho. A ello, se debe añadir la estrecha vinculación que existe entre la actividad administrativa y los derechos de las personas. Es indiscutible que la exigencia de motivación suficiente de sus actos es una garantía de razonabilidad y no arbitrariedad de la decisión administrativa. En esa medida, este Tribunal debe enfatizar que la falta de motivación o su insuficiencia constituye una arbitrariedad e ilegalidad, en la medida en que es una condición impuesta por la Ley N° 27444. Así, la falta de fundamento racional suficiente de una actuación administrativa es por sí sola contraria a las garantías del debido procedimiento administrativo.

En sentencia del Tribunal Constitucional (2008), con Expediente N° 8495-2006-PA/TC de 13 de junio del 2011 en su fundamento 4 señaló:

Un acto administrativo dictado al amparo de una potestad discrecional legalmente establecida resulta arbitrario cuando solo expresa la apreciación individual de quien ejerce la competencia administrativa, o cuando el órgano administrativo, al adoptar la decisión, no motiva o expresa las razones que lo han conducido a adoptar tal decisión. De modo que, motivar una decisión no solo significa expresar únicamente bajo qué norma legal se expide el acto administrativo, sino, fundamentalmente, exponer en forma sucinta –pero suficiente– las razones de hecho y el sustento jurídico que justifican la decisión tomada.

Así, el numeral 4) del artículo 3° del TUO de la Ley N° 27444 se refiere a requisitos de validez del acto administrativo como es el caso de la motivación, debiendo el acto administrativo estar debidamente motivado conforme al ordenamiento jurídico, así como lo establecido en el numeral 6.1 del artículo 6° del mismo dispositivo legal, que precisa que la motivación debe ser expresada, conteniendo una relación concreta y directa entre hechos probados y las razones jurídicas que justifican la decisión adoptada

Para Fernández (2005), en el desarrollo del proceso penal encuentra diferentes formas de expresión, entre estas la exigencia de ciertos requisitos dentro de la actividad probatoria para que pueda servir de base a una sentencia condenatoria.

Respecto al procedimiento regular, previsto como un requisito de validez del acto administrativo en el numeral 5) del artículo 3° del TUO de la Ley N° 27444, y conforme con Morón (2001) se logró establecer que para la producción o emisión de un acto administrativo válido debe

de seguirse el procedimiento previsto y cuando este procedimiento haya sido modificado, la validez se mantendrá siempre y cuando se hayan respetado las formalidades garantizadas constitucionalmente.

Es así como, dentro de un procedimiento regular se toma una decisión basada en un medio probatorio que no cumple con los requisitos formales para su formulación, se estaría sustentado un acto administrativo con causales de nulidad por invalidez, además de ser una decisión arbitraria que no cumpliría con la garantía constitucional de la debida motivación (Casafranca,2021).

1.3. Marco Legal

Acta de control

El Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (2022)

Dentro de esta sección se puede observar en el numeral 3.3 del artículo 3, que el acta de control es el documento que levanta el inspector de transporte, según sea el caso, entidad certificadora, donde se constata el resultado de su acción de control.

Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 (2019)

Este dispositivo legal fue aprobado a través del Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, que, entre otros, dispone de los siguiente:

En el numeral 239.1 del artículo 239 se señala que la actividad de fiscalización es un conjunto de actos de investigación que tiene como finalidad verificar el cumplimiento de exigencias determinadas por el ordenamiento jurídico, contratos con el Estado u otra fuente jurídica,

En el artículo 244, numeral 244.1, se precisa que el Acta de Fiscalización o documento análogo, registra la verificación de los hechos objetivos y este contiene un mínimo de datos: (a) En el caso de persona jurídica (razón

social), en caso de persona natural (nombre completo), (b) La diligencia debe ser registrada con locación, fecha y hora en la cual se apertura y se cierra, (c) La identificación de los fiscalizadores quienes abrieron la diligencia. (d) Identificación del representante legal de la persona jurídica o quien se adjudique para los fines. (e) Registro de los acontecimientos que serán verificados y los sucesos de la actividad fiscalizadora. (f) Debe contar con la firma de los participantes, de presentarse el caso de la negativa para la firma de alguno de los participantes, se deja constancia, y finalmente, (g) Registro en caso de negativas de identificación.

El principio de presunción de veracidad, que forma parte del título preliminar, subnumeral 1.7, del numeral 1 del artículo IV, señala que la documentación y testificaciones de los funcionarios en base a la ley, se encuentran sujetos a la verdad, salvo exista prueba contraria (Ley N° 27444, 2019).

Ordenanza Municipal N° 1599 (2012)

En el artículo 5, numeral 3, respecto a la definición del acta de control se señala la misma que para la del Reglamento de Administración de Transporte.

Asimismo, se reconoce, en el artículo 67, numeral 67.1, se le reconoce su valor probatorio. Por otro lado, en el artículo 88, numeral 88.1, indica que el valor probatorio del acta de control se mantiene hasta que se enerve el mismo.

Principios de Presunción de Licitud

Declaración de los Derechos Humanos

En la Asamblea General de la ONU (1948), basado en la Declaración de los Derechos Humanos, artículo 11.1, señala que toda persona que ha sido acusada de algún delito es inocente, salvo que se pruebe su culpabilidad, para lo cual, esta debe tener garantizada su defensa.

Asimismo, Naciones Unidas (1966), suscribió el Pacto Internacional de los Derechos Civiles, donde se plantea en el artículo 14, numeral 14.2, que a todo individuo se le presume inocente hasta que no sea probada su culpabilidad.

Convención Americana sobre los Derechos Humanos

La Convención Americana sobre los Derechos Humanos, en su artículo 8.2., señala que dentro de las garantías judiciales se sitúa el principio de presunción de inocencia, estableciendo que la persona es inocente hasta que se demuestre su culpabilidad (Aguilar, 2015).

La Constitución Política del Perú, artículo 2 (1993), numeral 24, literal e), prevé que los individuos son inocentes salvo se haya establecido a través de juicio, su responsabilidad.

De la misma manera, en el Nuevo Código Procesal Penal, el cual, fue aprobado por el Decreto Legislativo N° 957, en el artículo II, numeral 1, plantea que las pruebas son las que definen el caso, por lo contrario, de existir duda, esto será a favor del investigado (Código Procesal Penal, 2004).

Texto Único Ordenado de Ley N° 27444 (2019)

En su artículo 248, del numeral 9, señala al Presunción de licitud como limitación de la potestad sancionadora, por ello, es deber presumir que los administrados han cumplido sus deberes a menos que la administración pública cuenten con evidencia en contrario.

1.4. Investigaciones

1.4.1. Actas de Control

Investigaciones Nacionales

- **Universidad:** Universidad Nacional Hermilio Valdizán.

Autor: José Luis López Souza.

Grado: Tesis para optar el grado de Maestría

Tema: “Factores relevantes que vulneran el derecho de defensa del contribuyente en la notificación de las actas probatorias sancionatorias emitidas por el fedatario fiscalizador de la SUNAT región Huánuco, ejercicio 2014”

Resumen: Esta tesis trata sobre la notificación de actas probatorias sancionatorias, y como la administración puede afectar el derecho de defensa del contribuyente por defectos formales del documento, respaldándose la administración como único medio probatorio en el acta probatoria. Asimismo, en la notificación del acta también se afecta el derecho de defensa del contribuyente al entregarle actas previamente rellenadas, los mismos que carecerían de objetividad. Se pretende demostrar en esta tesis la incidencia de las actuaciones del funcionario de la SUNAT y la vulneración de derechos y garantías.

- **Universidad:** Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo.

Autor: Leopoldo Yzquierdo Hernández.

Grado: Tesis para optar el grado de Maestría

Tema: “La carga probatoria dinámica, su necesidad de ser legislada en el proceso civil peruano”

Resumen: En esta tesis, se desarrolla la utilidad de la carga probatoria dinámica, la que consiste en el trasladando de la carga de la prueba, al sujeto procesal que se encuentra comparativamente en mejores condiciones técnicas, profesionales, fácticas o jurídicas de aportar la prueba pertinente, sin considerar su posición de demandante o demandado. El objetivo de este desplazamiento es crear el incentivo de colaboración a la parte en procura de concretar un acervo probatorio que permita al juzgador contar con suficientes elementos de juicio para lograr un fallo más aproximado a la verdad y a la justicia. El problema de la carga de la prueba se presenta cuando una de las partes se encuentra en una situación de disponibilidad y facilidad probatoria, mientras que la contraparte se enfrenta en un panorama absolutamente inverso, pues se ve impedida de acceder o de proveerse del material probatorio pertinente para acreditar su pretensión. Dicha dificultad probatoria conlleva a una situación de evidente imposibilidad práctica en el ejercicio del derecho a probar, por razones ajenas a la propia voluntad del sujeto procesal perjudicado.

Investigaciones Internacionales.

- **Universidad:** Universidad de Medellín

Autor: Gabriel Fernando Roldán Restrepo.

Grado: Tesis para optar el grado de Maestría

Tema: “Límites al poder dispositivo y control judicial a los preacuerdos en aplicación del estándar de prueba para condenar”

Resumen: Para la ejecución de este proyecto de investigación se partió de conceptos recogidos en los módulos que destacados procesalistas foráneos y locales impartieron en los programas de Especialización y Maestría en Derecho Procesal Contemporáneo de la Universidad de Medellín, sobre estándares probatorios, es decir, indagar primero qué es un estándar probatorio y cuál debe ser un estándar de prueba aceptable, fiable y objetivo para condenar y de ahí, pasar a discernir sobre los límites que dicho estándar impone a jueces y fiscales a efecto de llevar, unos, a cabo preacuerdos, y otros, a ejercer el correspondiente control de legalidad y proceder a emitir sentencia. Se inició con ensayar una sencilla definición sobre lo que es un estándar probatorio para condenar, entendiéndolo como el umbral a partir del cual se acepta una afirmación de hecho como verdadera o más cercana a la verdad.

El problema jurídico que se plantea a partir de esta definición es si cabe hallar alguna coherencia entre la exigencia genérica en la enunciación como principio esencial de la presunción de inocencia e *in dubio pro reo*, con la exigencia específica que para condenar por vía de preacuerdos prevé el mismo estatuto, consistente en “un mínimo de prueba que permita inferir la autoría o participación en la conducta y su tipicidad”.

- **Universidad:** Universidad de la Laguna, Tenerife España.

Autor: Juan Miguel Díaz Rodríguez.

Grado: Tesis para optar el grado de Maestría

Tema: “Actas, informes y requerimientos de la inspección de trabajo”

Resumen: En esta tesis, el estudio recae sobre las actas, informes y requerimientos, establecidos por la normativa legal española sobre

Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Esta legislación regula las actuaciones administrativas de comprobación que los inspectores de trabajo deberán llevar a cabo, así como las consecuencias jurídicas de dichas actuaciones inspectoras. Respecto de las actas, analiza, por un lado, los requisitos que, como documentos públicos, se deberán cumplir en la formalización de estas y, por otra parte, los procedimientos administrativos cuya iniciación traerá causa de la extensión de actas de infracción y actas de liquidación. Y hace una mención especial a la presunción de certeza de la que gozan los hechos reflejados en el acta por el inspector actuante. De los informes, se lleva a cabo una sistematización de los numerosos supuestos de información a prestar por la Inspección de Trabajo, englobando esto tanto la emisión de informes para su integración en procedimientos administrativos y procesos judiciales como el asesoramiento que en diferentes ámbitos puede ofrecer la Inspección. Analiza el valor probatorio que puedan tener estos informes. En los requerimientos, estudia ciertas figuras que, al margen de su denominación, son requerimientos que la Inspección de Trabajo podrá formular, planteando el riesgo de que, como consecuencia de la parquedad normativa, se haga una utilización arbitraria de estos requerimientos. Del análisis realizado se obtiene que las normas jurídicas reguladoras de la Inspección de Trabajo se caractericen por un defectuoso rigor técnico, empleándose elementos ambiguos que merman la seguridad jurídica. La relación entre las normas de rango legal y las reglamentarias está presidida con asiduidad por una descoordinación manifiesta.

1.4.1.1. Principio de Presunción de Licitud

Investigaciones Nacionales.

- **Universidad:** Universidad Inca Garcilaso de la Vega

Autor: Gladys Liliana Martínez Catán.

Grado: Tesis para optar el grado de Maestría

Tema: “La presunción de inocencia y la necesidad de un mínimo de actividad probatoria para su destrucción”

Resumen: En esta tesis el estudio recae en el principio de presunción de inocencia como uno de los principios cardinales del sistema procesal, su triple consideración: principio, garantía y derecho. Se ha analizado como este principio se está volviendo en meramente enunciativo por una cultura de culpabilidad que impide o hace muy difícil exigir a no ser tratado como no autor. Ello ha generado, por ejemplo, que la imposición de una medida coercitiva sea la regla y no la excepción como corresponde, asimismo, la exigencia de una adecuada y debida actividad probatoria de cargo que fundamente si es el caso, una sentencia condenatoria, es muy escasa en las resoluciones judiciales. En la presente, se abordan las causas, efectos y probables alternativas de solución para concebir a esta presunción desde la triple identidad antes indicada.

- **Universidad:** Universidad Nacional de Trujillo

Autor: Edwin Augusto Navarro Vega.

Grado: Tesis para optar el grado de Doctor

Tema: “La transgresión del derecho de presunción de inocencia por el Ministerio Público de Trujillo”

Resumen: El presente trabajo de investigación parte de la realidad observable de que los fiscales se resisten al cambio de una vieja cultura inquisitiva por la cultura del nuevo modelo garantista adversarial. Para lo cual, se plantea el problema de la transgresión de la presunción de inocencia por el Ministerio Público durante los años 2007-2008. Se ha analizado el desenvolvimiento de los fiscales penales en el nivel de

transgresión al Derecho de Presunción de Inocencia en el nuevo Código Procesal Penal para aportar nuevos conocimientos. Así como lo de identificar las causas de transgresión que ejercen los fiscales del Ministerio Público, sobre el Derecho a la Presunción de Inocencia. Establecer en qué consiste el Derecho a la Presunción de Inocencia, Determinar los presupuestos jurídicos del Derecho a la Presunción de Inocencia. En cuanto, al material y métodos es que primero con el procedimiento empleado en la toma de informe se seleccionó una muestra constituida por expedientes a los que han intervenido solamente los fiscales penales del Distrito Judicial de Trujillo recurriéndose al método hermenéutico jurídico para demostrar dicho objeto de estudio. Referente a los resultados de investigación a la aplicación del instrumento que fue la encuesta y la observación es directa de documentos pertinentes en lo que se demuestra que la presunción de inocencia es transgredida lo que permite inferir que al aplicar el principio de culpabilidad se vulnera la presunción de inocencia. Po último a la discusión de resultados se confirma la vulneración del principio de presunción de inocencia por parte del Ministerio Público de Trujillo durante los años 2007-2008 Entonces, de las conclusiones queda al lector informarse, ya que se acompaña de una propuesta innovativa.

Investigaciones Internacionales.

- **Universidad:** Universidad Internacional del Ecuador.

Autor: Jonathan Alejandro Reyes Díaz.

Grado: Tesis para optar el grado de Abogado de tribunales y juzgados

Tema: “La vulneración del principio de presunción de inocencia en el procedimiento abreviado en el código orgánico integral penal”

Resumen: El procedimiento abreviado es el centro de análisis del presente trabajo de investigación, este proceso se ofrenda como innovador y que

sobre todas las cosas su principal objetivo y fin es descongestionar el aparato judicial y sus morosidades. Para lo cual se arribó a la conclusión que el procedimiento abreviado, tal y como está prescrito en la norma positiva y en su extensa lectura, no es violatorio de ningún derecho menos aun el principio de presunción de inocencia con el que se contrasta en esta investigación.

El problema radica, en la mala y errónea aplicación de este procedimiento especial, ya sea por falta de probidad de los entes judiciales que tienen a su cargo el aplicar este procedimiento o como quedo evidenciado con la entrevista número dos de este trabajo investigativo, la falta de seriedad y compromiso del Fiscal de la causa al momento de sugerir la pena.

Así como también el mal asesoramiento legal que un profesional del derecho pueda darle a su defendido, hacen que este procedimiento especial no solo vulnere el principio de presunción de inocencia materia de este trabajo, sino sea violatorio de otros derechos y garantías reconocidos constitucionalmente.

- **Universidad:** Universidad de Medellín

Autor: Juan Camilo Yepes Yarce y Yimi Fernando Pulido Africano.

Grado: Tesis para optar el grado de profesional en Derecho

Tema: “Línea jurisprudencial sobre la presunción de inocencia”

Resumen: En esta tesis el objeto de estudio recae en el principio de presunción de inocencia en atención a la jurisprudencia y su compatibilidad con la detención preventiva, partiendo de la línea jurisprudencial predecesora sobre el tema.

Esto permitió conocer y determinar que para iniciar la construcción de una línea jurisprudencial se hace indispensable formular un problema jurídico

actual y cotidiano con relación al tópico de estudio, para luego establecer un nicho situacional que proyecta por medio de varias sentencias una serie de relaciones estructurales que permiten decantar una posible solución o perspectiva frente al tema.

Si bien es cierto la presunción de inocencia y la detención preventiva son compatibles desde su tratamiento constitucional, no divergen por su finalidad; pues la detención preventiva busca asegurar unos fines procesales dentro de la investigación, los cuales no son de carácter sancionatorio o punitivo como tal, pues se goza aun de dicha presunción, hasta tanto la responsabilidad del imputado no sea probada y en consecuencia la inocencia sea desvirtuada mediante una sentencia condenatoria.

1.5. Marco Conceptual

Acta de control. - “(...) el documento suscrito por el Inspector Municipal de Transporte en el que se hace constar los resultados de la acción de control de campo o mediante medios electrónicos, computarizados o digitales” Ordenanza Municipal N° 1599 (2012).

Presunción de Certeza o Veracidad. - En la denominada presunción de veracidad, la certeza de las afirmaciones que plasman los funcionarios en determinados documentos acerca de la existencia de los hechos que han presencia, ni constituyen un nuevo hecho, ni es la deducción lógica de otro hecho cierto conocido y probado, por lo que al menos en sentido técnico-procesal, no cabe hablar en tales casos de una verdadera presunción Cano (2008).

Principio de Presunción de Licitud. - En términos constitucionales, establecido como presunción de inocencia en el literal e) del numeral 24 del artículo 2°: “Toda persona tiene derecho: (...) 24. A la libertad y a la seguridad personales. En consecuencia: (...) e) Toda persona es

considerada inocente mientras no se haya declarado judicialmente su responsabilidad.”

El Tribunal Constitucional lo ha definido como:

El derecho de presunción de inocencia garantiza que toda persona no sea sancionada si es que no existe prueba plena que, con certeza, acredite su responsabilidad, administrativa o judicial, de los cargos atribuidos. Evidentemente se lesiona ese derecho a la presunción de inocencia tanto cuando se sanciona, pese a no existir prueba plena sobre la responsabilidad del investigado, como cuando se sanciona por actos u omisiones en los que el investigado no tuvo responsabilidad. Siendo tal la situación en la que se sancionó al recurrente, este Tribunal estima que se ha acreditado la violación del derecho a la presunción de inocencia Tribunal Constitucional (2004).

Legalmente, en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 (2019), Ley del Procedimiento Administrativo General, Decreto Supremo N° 004-2019-JUS publicado el 25 de enero del 2019, en su numeral 9 de su artículo 248°: “Principio de Presunción de Licitud: Las entidades deben presumir que los administrados han actuado apegados a sus deberes mientras no cuenten con evidencia en contrario.”

CAPÍTULO II: EL PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.1. Planteamiento del Problema

2.1.1. Descripción de la Realidad Problemática

El Servicio de Transporte y el Tránsito Terrestre en el Perú forman parte de un grupo de elementos que ha merecido poca atención de los gobernantes de turno, pese a su trascendencia.

Al respecto, se debe tener en cuenta principalmente que ambos factores son independientes, cada uno tiene objetos distintos y el espíritu de sus normas persigue distintas finalidades. Sin embargo, coinciden en el uso de la estructura vial, ya que el tránsito y el servicio de transporte se desarrollan en las mismas vías.

De manera que, mientras el tránsito terrestre, cumple su misión de lograr la fluidez en el desplazamiento de personas, vehículos y animales en toda la vía terrestre de uso público (circulación), el servicio de transporte terrestre tiene como finalidad transferir o transportar cosas o personas de un lado a otro.

Según información brindada por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) tanto en Lima Metropolitana como en el Callao, existen trescientos sesenta y cinco (365) empresas de transporte autorizadas para brindar dicho servicio.

La problemática por resaltar en el presente estudio se deriva de la verificación de veinte (20) empresas de Transporte Público de pasajeros a quienes la Municipalidad Metropolitana de Lima ha concesionado este servicio público. Cabe señalar que cada empresa registra no menos de cincuenta (50) vehículos en sus respectivas flotas.

Respecto a ello, muchos informes periodísticos reportan un gran número de “papeletas”, en materia de tránsito, lo cual conlleva a presumir que las políticas regulatorias, se están implementando de acuerdo con la Ley, ya que a mayor número de “papeletas” levantadas más eficiente será el tránsito, así como también, la prestación del servicio de transporte.

La acción de control y la actividad de fiscalización, tanto del tránsito terrestre como del servicio de transporte, ha sido descentralizada del Gobierno nacional. Esto quiere decir que, en materia de Transporte Público Regular de personas, la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre N° 27181 le ha otorgado a las Municipalidades Provinciales, en este caso, la Municipalidad Metropolitana de Lima, la competencia de Fiscalización normativa y sancionadora dentro de Lima Metropolitana, por tanto, la actividad administrativa de Fiscalización está a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Además de lo señalado, los medios de comunicación han dado a conocer que muchas de las empresas de transporte registran un gran número de infracciones al transporte. Este número elevado sería porque las actas de control, que son formatos levantados por los inspectores municipales de transporte, al momento de verificada la supuesta infracción, son levantadas a cada vehículo de la flota. En muchos casos, el total acumulado de registros que posteriormente se convierte en multa para la empresa responsable de la flota vehicular, representan en muchos casos la totalidad de sus utilidades anuales, cifras que llegan a sumar hasta el millón de soles, representando también, pérdidas para estas empresas que ya no consideran como rentable éste rubro.

La actividad administrativa de fiscalización, de campo o de gabinete, hasta el año 2019 estuvo a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima a través de la Gerencia de Transporte Urbano y la etapa sancionadora a cargo del Servicio de Administración Tributaria de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Actualmente tanto la actividad administrativa de fiscalización como la fase sancionadora, está a cargo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) a través de sus Inspectores Municipales de Transporte. Dentro del procedimiento, en la etapa instructora se recolectan y actúan medios probatorios.

En este contexto se ha apreciado que, en la mayoría de los casos, los procedimientos administrativos seguidos por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) es cuestionable, ya que no se garantizaría el debido procedimiento administrativo ni los principios consagrados para el ejercicio de la Potestad Sancionadora.

Lo que se reprocha a esta autoridad, es que para ejercer el *ius puniendi* y sancionar administrativamente a las empresas referidas se sirven únicamente del acta de control levantada por el Inspector Municipal de Transporte de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Es decir, solamente del hecho que fue levantada por el referido servidor público, sin actuación de otros medios probatorios adicionales, sin tamizar aspectos formales o analizar caso por caso.

En vía de reglamentación, la Municipalidad Metropolitana de Lima emitió la Ordenanza N° 1599 y modificatorias, actualmente vigentes, y respecto a la validez de este formato ha precisado que, el Acta de Control prueba infracciones. Esta posición contravendría no solo el Derecho a la Prueba y en esencia, el Debido Procedimiento Administrativo porque desde ya, desde el inicio se tiene que la infracción se encuentra probada, sino también contravendría el Principio de Presunción de Inocencia porque se iniciaría el procedimiento con una presunción de culpabilidad para los administrados, colocando a los mismos en estado de indefensión.

Desde el aspecto de tipicidad, muchas de las infracciones descritas en la tabla contenida en la Ordenanza N° 1599, al ser imputadas, y posteriormente ejercer la defensa, sería imposible para los sentenciados probar lo contrario, tal y como sucede en los casos de infracciones que se agotan en un solo momento porque son irreproducibles en el tiempo.

Desde el aspecto subjetivo, preparación y especialidad del fiscalizador, se han puesto al descubierto, por reportes periodísticos la falta de profesionalismos, preparación, especialidad y objetividad de algunos inspectores de transporte, que inclusive, sin intervenir a los conductores,

levantaban actas de control en distintos lugares como restaurantes durante su horario de refrigerio, como en el caso de inspectores de la SUTRAN. Desde el aspecto del procedimiento administrativo sancionador, se verifica que, durante el desarrollo de esta etapa, no se despliega actividad probatoria adicional en la fase de instrucción, pues, a la autoridad le basta únicamente el acta de control para sancionar administrativamente e imponer multas, es decir, sin observar principios como el Debido Procedimiento Administrativo, el cual, y para reforzar la posición en esta investigación, garantiza la debida separación entre la fase instructora y sancionadora.

De la observación de esta realidad, se ha identificado que el problema parte de la falta de capacidad técnica y especializada de la autoridad administrativa, sus representantes y asesores, al tratar de equiparar la fiscalización al tránsito terrestre con la fiscalización al servicio de transporte, es que en la primera materia, esta forma de fiscalizar, en campo, a través del policía de tránsito, está justificada por las facultades otorgadas a esta autoridad y su finalidad de controlar el orden público, por su grado de especialización y la relación entre el efectivo policial y su institución que permite presumir que no empleará conductas arbitrarias. Todo lo contrario, se presenta en el Servicio de Transportes, pues esta actividad comercial no requiere fiscalización de campo pues quien tiene que cumplir los deberes en materia de fiscalización son las empresas de transporte, no los conductores.

En relación al inspector municipal de transporte que realiza la fiscalización de campo, éste no cuenta con especialización y se puede deducir, de su relación con la administración, que en la mayoría de los casos tienen contratos como terceros o renuevan sus contratos administrativos mensualmente, deduciéndose así, que su relación laboral con la administración no está fortalecida, lo que podría generar mayor probabilidad

de arbitrariedad pues, finalmente éste servidor sabe que probablemente no se le renueve el contrato.

En consecuencia, estos defectos debilitarían el valor probatorio otorgado a el documento denominado “acta de control”.

Otra deficiencia encontrada en el procedimiento administrativo sancionador es el referido a la tipificación de las infracciones. En la tabla de infracciones de la Ordenanza Municipal N° 1599, vigente desde 17 de abril del 2012 se han establecido 65 infracciones cuyos verbos rectores no resultan eficaces para el desarrollo de los procedimientos administrativos sancionadores. A modo de ejemplo se han identificado algunas, entre estas: “ocasionar accidentes de tránsito”.

En este tipo legal se presentan serios inconvenientes para el órgano sancionador ya que en primer término identificar a un sujeto que ocasiona un accidente de tránsito, es decir, imputarle sin ninguna duda, tal accionar grave, le corresponde a un Juez (Civil, Penal especializados en tránsito) en un proceso judicial, en él se hayan garantizado derechos y respetados principios y que además la sentencia emitida que determina culpabilidad en contra de una persona haya queda firme y consentida, es decir, afirmar que alguien ocasionó un accidente de tránsito no es una cuestión menor o irrelevante.

Por otro lado, en esta misma Tabla se han establecido también infracciones administrativas, reprochables a conductores y cobradores, es decir a sujetos distintos a la Empresa de Transporte quien es el responsable administrativo en esta relación de servicio de transporte, pues como ya hemos advertido, las conductas reprochables administrativamente relativas a la actuación de los conductores han sido previstas en el Reglamento de Tránsito, que es distinto al Reglamento del Servicio de Transporte. Entre los supuestos previstos para estos casos son, por ejemplo: “dejar o recoger pasajeros en un lugar no permitido”, cuyo objeto es más bien relativo a la actividad de tránsito mas no de servicio de transporte. Debemos recordar

que la actividad administrativa de fiscalización debe de recaer en la Empresa de Transportes, a quien la autoridad administrativa otorgó autorización, por tanto, las conductas sancionables deben de estar relacionadas a las condiciones de acceso y permanencia al servicio y no en las conductas de los operadores de los vehículos pues esa materia está a cargo de la Policía Nacional del Perú en el ámbito de tránsito.

Si tomamos en cuenta esta última propuesta, en el sentido que la Municipalidad Metropolitana de Lima fiscalice de acuerdo a las condiciones de acceso o permanencia al Servicio de Transporte, el acta de control (o documento de cargo) cumpliendo las formalidades de Ley y condiciones subjetivas, no necesitaría prueba adicional que la verificada de los sistemas de registros como en el caso de verificar si un conductor o cobrador cuentan con credencial, o si la Empresa autorizada cuenta o no con un seguro de responsabilidad civil frente a terceros.

2.1.2. Definición del problema.

Problema General

¿De qué manera el mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?

Problemas Específicos

- a) ¿De qué manera, las condiciones o requisitos de validez defectuosos del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?
- b) ¿De qué manera la omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud

de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?

- c) ¿De qué manera la tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?
- d) ¿De qué manera el lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?
- e) ¿De qué manera, la determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?

2.2. Finalidad y Objetivos de la Investigación

2.2.1. Finalidad

El desarrollo de la presente investigación busca determinar si el mérito probatorio otorgado al acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud contemplado en el ordenamiento jurídico nacional, en agravio de las empresas de Transporte, toda vez que el valor otorgado a las actas de control es recurrentemente cuestionado en sus aspectos subjetivos y objetivos, inclusive desde la tipificación y la propia acción de control, ya que colocaría en desventaja y en indefensión a la parte más débil de la relación administración-administrado que en el caso de las Empresas de Transporte, serían “las administradas”, desnaturalizando el procedimiento administrativo sancionador y más aun vulnerando la presunción de inocencia que garantiza la propia Constitución Política del Estado.

2.2.2. Objetivo General y Específicos

Objetivo General

Determinar como el mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Objetivos Específicos

- a) Determinar de qué manera, las condiciones o requisitos de validez defectuosas del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020
- b) Determinar de qué manera la omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020
- c) Determinar de qué manera la tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020
- d) Determinar de qué manera el lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020
- e) Determinar de qué manera, la determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020

2.2.3. Delimitación del Estudio

Se sitúa en la ciudad de Lima Metropolitana, Perú, en las empresas de transporte de personas autorizadas para el año 2020.

2.2.4. Justificación e importancia del estudio

Justificación:

A través de la presente investigación se podrá identificar las garantías, principios y derechos de los sancionados que son vulnerados en el desarrollo de los procedimientos administrativos sancionadores, logrando así el respeto al debido procedimiento a toda escala, para cada ciudadano que representa la parte más debilitada de la relación administración-administrado.

En el desarrollo de los procedimientos administrativos sancionadores se garantiza el cumplimiento de los principios que rige este, conforme a Ley, más aún los consagrados constitucionalmente, por ello, se ha visto necesario, con la presente investigación, contrastar el valor probatorio otorgado al acta de control con el Principio de presunción de Licitud o (Presunción de inocencia) ya que este comporta determinadas exigencias para toda Administración, la más importante, probar indefectiblemente, sin lugar a duda, los hechos constitutivos de cada infracción, pues para que la presunción constitucional quede desvirtuada se requerirá prueba suficiente y concluyente de culpabilidad.

Con la presente investigación se pondrá también en evidencia la contravención, por parte de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) al desarrollar y decidir en los procedimientos administrativos sancionadores, pues con las disposiciones legales con las que sustenta su decisión contenidas en la Ordenanza Municipal N° 1599 y modificatorias se contraviene principios de orden legal y

constitucional como el de presunción de licitud, presunción de certeza y presunción de inocencia ya que el acta de control en sí misma no es determinante de ninguna sanción y en el caso de la presunción de certeza, no se ha probado que las actas de control hayan sido levantadas por agentes que gocen de imparcialidad y especialización. El resultado final de esta investigación que se encuentra encaminada a determinar si se vulnera el Principio de presunción de licitud al otorgarle suficiente valor probatorio al acta de control, buscando modificar algunos artículos de la Ordenanza Municipal N° 1599.

Importancia:

Se espera que la presente investigación contribuya para determinar el estricto cumplimiento del Principio de presunción de licitud en los procedimientos administrativos sancionadores, además contribuya a futuras investigaciones, así como fomentar la actualización de la bibliografía pues con la que se cuenta en la actualidad es antigua.

2.3. Hipótesis y Variables

2.3.1. Supuestos Teóricos

2.3.2. Hipótesis Principal y Específicas

Hipótesis General

El mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el 2020.

Hipótesis Específicas

- a) Las condiciones o requisitos de validez defectuosas del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020
- b) La omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020
- c) La tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020
- d) El lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020
- e) La determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020

2.3.3. Variables e Indicadores

Variable Dependiente

X: El mérito probatorio del acta de control.

Indicadores:

X₁. Competencial

X₂. Estatus funcional

X₃. Requisitos formales

X₄. Omisión de consignar

- X5. Precisión defectuosa
- X6. Tipificación recae en un sujeto ajeno a la relación de transporte
- X7. Tipificación por conductas relacionadas al reglamento de tránsito
- X8. Acción de control de campo
- X9. Acción de control de gabinete
- X10. Recae en el conductor que no tiene obligación
- X11. Recae en el cobrador que no tiene obligación

Variable Independiente

Y: El Principio de Presunción de Licitud.

Indicadores:

- Y1. Presunción de inocencia de alcance nacional y supranacional,
- Y2. Sustenta la carga de la prueba en la administración pública,
- Y3. Estándar de prueba que rebase la duda razonable,
- Y4. La motivación de las decisiones.
- Y5 El Procedimiento Regular

2.3.4. Dimensiones e Indicadores

Tabla 1

Dimensiones e indicadores

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
EL MÉRITO PROBATORIO DEL ACTA DE CONTROL	Condiciones o requisitos de validez defectuosos.	Competencial
		Estatus funcional
		Requisitos formales.
	Hechos verificados.	Omisión de consignar.
		Precisión defectuosa.

	Tipificación	Sobre un sujeto ajeno a la relación de transporte.
		Por conductas relacionadas al reglamento de tránsito
	Lugar donde se fiscaliza	Acción de control de campo.
		Acción de control de gabinete.
	Sujetos fiscalizados	Recae en el conductor que no tiene obligación.
		Recae en el cobrador que no tiene obligación
EL PRINCIPIO DE PRESUNCIÓN DE LICITUD	Garantía Constitucional.	Presunción de inocencia de alcance nacional y supranacional.
		Sustenta la carga de la prueba en la administración pública.
		Estándar de prueba que rebase la duda razonable.
	El Debido proceso	La motivación de las decisiones.
		El Procedimiento Regular

CAPÍTULO III: MÉTODO, TÉCNICA E INSTRUMENTOS

3.1. Población y Muestra

Población

La población está conformada por 6 trabajadores del área de operaciones de cada empresa de transporte de personas, lo cual haría un total de 120 colaboradores pertenecientes a 20 empresas de transporte público autorizadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, las cuales se mencionarán a continuación:

Empresas de Transporte “Unidos de Pasajeros” SA

Empresas de Transporte “El Rápido” SA

Empresas de Transporte Urbanos “Los Chinos” S.A.

Empresa de Servicios Múltiples “El Cóndor” SAC

Empresa de Transportes y Servicios Múltiples “San Francisco de Asís” S.A.C

Empresa de Transportes Turismo y Representaciones Antares S.A

Empresa de Transportes 78 S.A.

Empresa de Transportes las Flores S.A

Transportes Huáscar S.A.

Empresa de Transporte Urbano Linea4 S.A. Etul 4 S.A

International Partners S.A.

Empresa de Transportes Unidos Chama S.A.

Empresa de Transportes 78 S.A.

Empresa de Transportes Sol de Oro S.A.C.

Starlet Consorcio S.A

Consorcio Vía S.A.C.

Empresa de Transportes 40 S.A.

Grupo Express del Perú S.A.C.

Empresa de Transporte Urbano el Molinero Express “ETRUMESA”
S.A.

Empresa de Transportes el Anconero “Emteansa” S.A.C.

Muestra

La muestra ha sido establecida tomando en cuenta la siguiente fórmula:

$$n = \frac{NZ^2 pq}{e^2 (N-1) + Z^2 pq}$$

N= Población o universo

Z= Valor del nivel de confianza

p= Proporción de individuos que poseen las características del estudio

q= Proporción de individuos que no poseen las características del estudio

e= Porcentaje o margen de error

Los valores de la fórmula son los siguientes:

N= 120

Z= 95%---1,96

p= 50%-- 0,5

q= 50%-- 0,5

E= 5%-- 0,05

$$n = \frac{120 * (1.96^2) * (0.5 * 0.5)}{(0.05^2) * (120 - 1) + (1.96^2) * (0.5 * 0.5)}$$

$$n = 92$$

La muestra final corresponde a 92 trabajadores del área de operaciones pertenecientes a las empresas de transporte público autorizadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima.

3.2. Diseño utilizado en el Estudio

Diseño: No experimental

Tipo: Descriptivo

Nivel: Correlacional

3.3. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

a) **Técnica:** La técnica que se utilizó fue la encuesta.

b) **Instrumento de recolección de datos:** El instrumento de recolección de datos fue el cuestionario el cual se aplicó a la muestra señalada.

3.4. Procesamiento de Datos

Para procesar la información se utilizó como instrumento, un cuestionario de preguntas cerradas, que permitieron establecer la situación actual y alternativas de solución a la problemática establecida en la presente investigación, además se utilizó el programa informático SPSS (Statistical Package for Social Sciences).

Los datos fueron procesados a nivel descriptivo e inferencial. A nivel descriptivo se establecieron tablas y figuras porcentuales, mientras que, a nivel inferencial se realizó la prueba de hipótesis con el estadístico correlacional de Spearman.

CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

4.1. Presentación de resultados.

Resultados de la variable mérito probatorio del acta de control

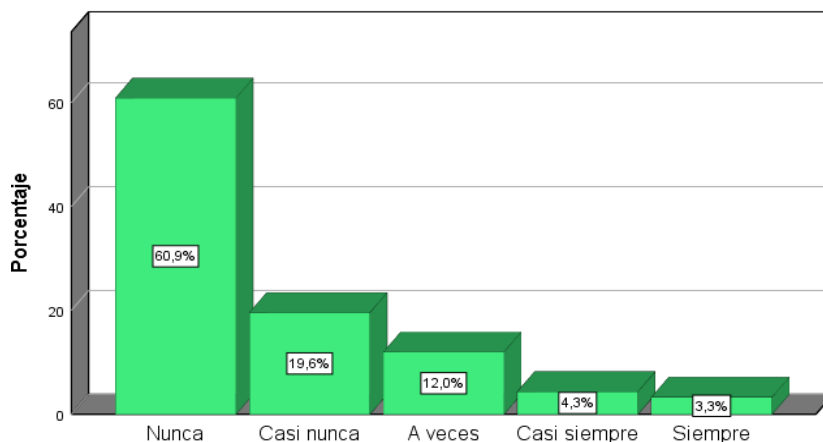
Tabla 2

¿Considera que el IMT cuenta con conocimientos especializados en materia de transporte?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	56	60,9	60,9	60,9
	Casi nunca	18	19,6	19,6	80,4
	A veces	11	12,0	12,0	92,4
	Casi siempre	4	4,3	4,3	96,7
	Siempre	3	3,3	3,3	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 1

¿Considera que el IMT cuenta con conocimientos especializados en materia de transporte?



Se observó que para el 60.9% de encuestados, el IMT nunca cuenta con conocimientos especializados en materia de transporte, el 19.6% indicó casi nunca, el 12.0% refirió a veces, el 4.3% contestó casi siempre y el 3.3.% señaló siempre. Se puede reconocer que existe una percepción mayoritaria por parte de los trabajadores en operaciones de

las empresas de transporte, de que los Inspectores Municipales de Transporte no cuentan con los conocimientos especializados para levantar las actas de control, generando vicios en estos documentos.

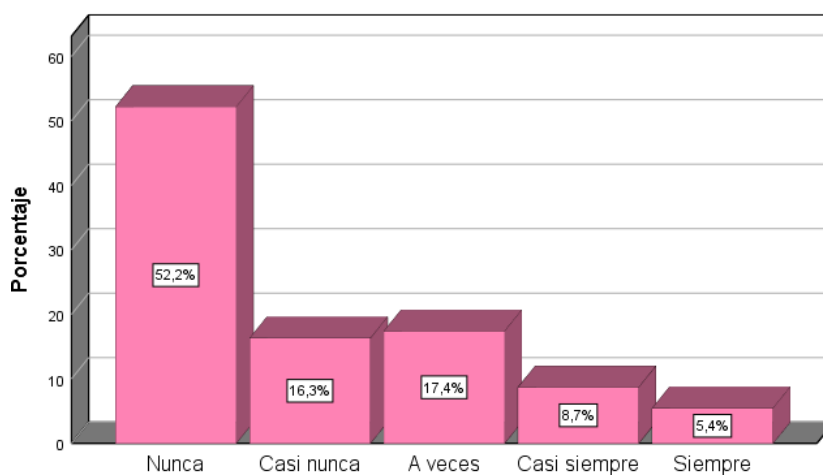
Tabla 3

¿Considera que el IMT es permanentemente capacitado para el desarrollo de sus funciones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	48	52,2	52,2	52,2
	Casi nunca	15	16,3	16,3	68,5
	A veces	16	17,4	17,4	85,9
	Casi siempre	8	8,7	8,7	94,6
	Siempre	5	5,4	5,4	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 2

¿Considera que el IMT es permanentemente capacitado para el desarrollo de sus funciones?



Se observó que para el 52.2% de encuestados, el IMT nunca está permanentemente capacitado para el desarrollo de sus funciones, el 16.3% indicó casi nunca, el 17.4% refirió a veces, el 8.7% contestó casi siempre y el 5.4% señaló siempre. Asimismo, mas de la mitad del grupo

de encuestados señalan falta de capacitación del inspector municipal de transporte, verificando errores en el acta de control, infiriendo de esta forma en el aspecto subjetivo del documento.

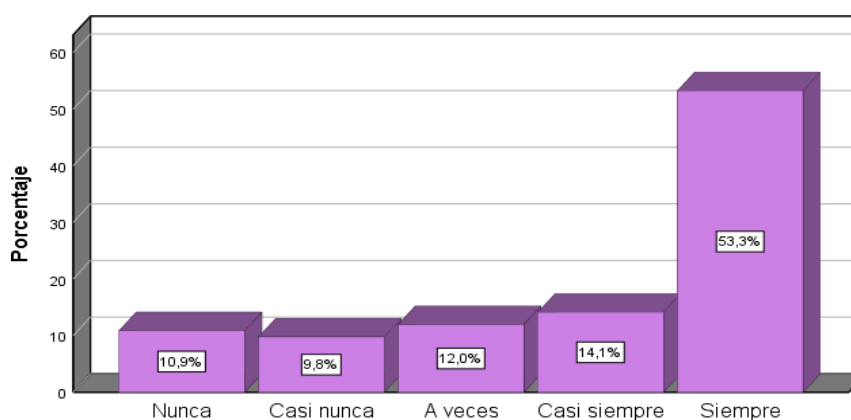
Tabla 4

¿Considera que el Contrato Administrativo de Servicios (CAS) es un medio inestable para la relación laboral entre el IMT y la ATU?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	10	10,9	10,9	10,9
	Casi nunca	9	9,8	9,8	20,7
	A veces	11	12,0	12,0	32,6
	Casi siempre	13	14,1	14,1	46,7
	Siempre	49	53,3	53,3	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 3

¿Considera que el Contrato Administrativo de Servicios (CAS) es un medio inestable para la relación laboral entre el IMT y la ATU?



Se observó que para el 10.9% de encuestados el contrato Administrativo de Servicios (CAS) nunca es un medio inestable para la relación laboral entre el IMT y la ATU, el 9.8% indicó casi nunca, el 12.0% refirió a veces, el 14.1% contestó casi siempre y el 53.3% señaló

siempre. En esta situación, se reconoce que existe una percepción mayoritaria que aseguran que la modalidad de Contratación Administrativa de Servicios, no brinda estabilidad laboral a los inspectores municipales de transporte, generando continua rotación y ser propensos a falta de compromiso en el desarrollo de sus funciones.

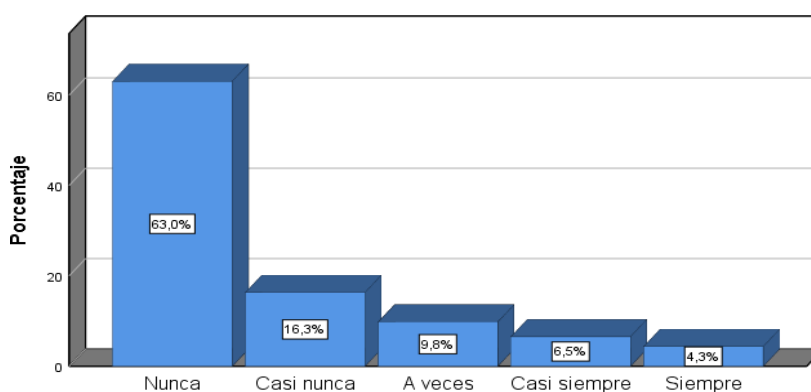
Tabla 5

¿Considera que la relación laboral entre el IMT y el ATU es estable, dada la trascendencia de las funciones del IMT?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	58	63,0	63,0	63,0
	Casi nunca	15	16,3	16,3	79,3
	A veces	9	9,8	9,8	89,1
	Casi siempre	6	6,5	6,5	95,7
	Siempre	4	4,3	4,3	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 4

¿Considera que la relación laboral entre el IMT y el ATU es estable, dada la trascendencia de las funciones del IMT?



Se observó que para el 63.0% de encuestados la relación laboral entre el IMT y el ATU nunca es estable, dada la trascendencia de las funciones del IMT, el 16.3% indicó casi nunca, el 9.8% refirió a veces,

el 6.5% contestó casi siempre y el 4.3% señaló siempre. Una sección importante de los encuestados indicó que no se presenta una relación estable entre la entidad administrativa y el inspector municipal de transporte dada la trascendencia de sus funciones ya que este último genera el insumo que servirá para instaurar o no un procedimiento administrativo sancionador que por ley debe de garantizar el respecto de una serie de principios.

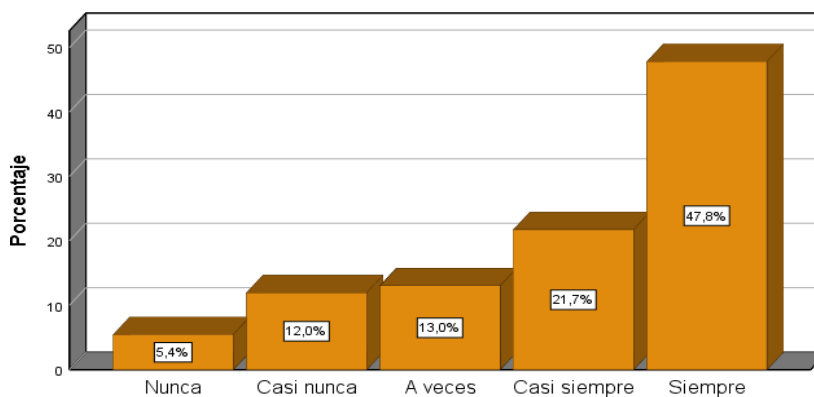
Tabla 6

¿Considera que una relación laboral inestable entre el IMT y la ATU genera incertidumbre en la asunción de responsabilidades de este servidor?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	5	5,4	5,4	5,4
	Casi nunca	11	12,0	12,0	17,4
	A veces	12	13,0	13,0	30,4
	Casi siempre	20	21,7	21,7	52,2
	Siempre	44	47,8	47,8	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 5

¿Considera que una relación laboral inestable entre el IMT y la ATU genera incertidumbre en la asunción de responsabilidades de este servidor?



Se observó que para el 5.4% de encuestados una relación laboral inestable entre el IMT y la ATU nunca genera incertidumbre en la

asunción de responsabilidades de este servidor, el 12.0% indicó casi nunca, el 13.0% refirió a veces, el 21.7% contestó casi siempre y el 47.8% señaló siempre. En efecto, al existir relaciones laborales inestables, se ha logrado reconocer que se genera mayor incertidumbre al momento de asumir responsabilidades, lo cual, redundando en la garantía del documento que levanta el inspector municipal de transporte.

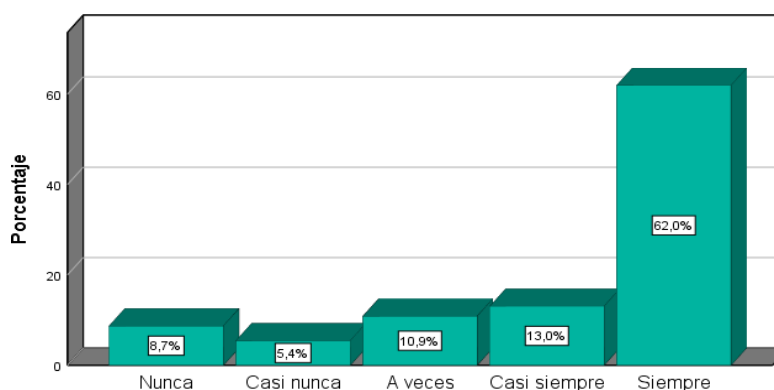
Tabla 7

¿Considera que un acta de control correctamente llenada y sin errores, omisiones o borrones genera validez en este documento?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	8	8,7	8,7	8,7
	Casi nunca	5	5,4	5,4	14,1
	A veces	10	10,9	10,9	25,0
	Casi siempre	12	13,0	13,0	38,0
	Siempre	57	62,0	62,0	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 6

¿Considera que un acta de control correctamente llenada y sin errores, omisiones o borrones genera validez en este documento?



Se observó que para el 8.7% de encuestados un acta de control correctamente llenada y sin errores, omisiones o borrones nunca

genera validez en este documento, el 5.4% indicó casi nunca, el 10.9% refirió a veces, el 13.0% contestó casi siempre y el 62.0% señaló siempre. Para la mayoría de los encuestados un acta de control en el que se verifica el cumplimiento de las exigencias formales y subjetivas, sin errores u omisiones, genera validez al documento, el mismo que va a servir de medio probatorio para el inicio de un posible procedimiento administrativo sancionador.

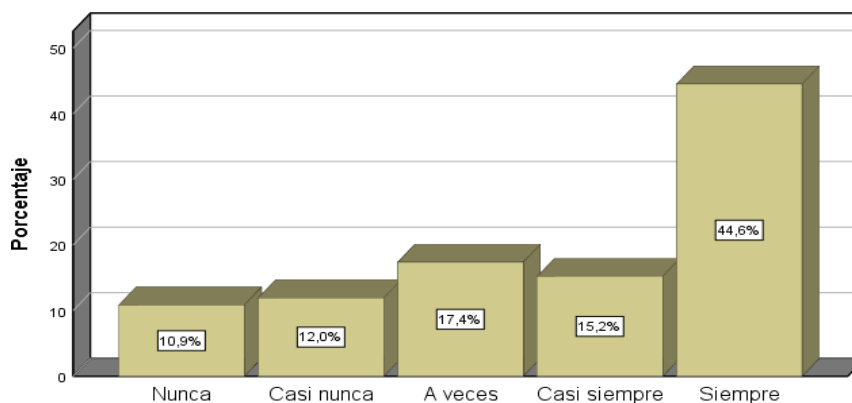
Tabla 8

¿Considera que un IMT especializado y capacitado permanentemente tiene más probabilidades de llenar correctamente el acta de control?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	10	10,9	10,9	10,9
	Casi nunca	11	12,0	12,0	22,8
	A veces	16	17,4	17,4	40,2
	Casi siempre	14	15,2	15,2	55,4
	Siempre	41	44,6	44,6	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 7

¿Considera que un IMT especializado y capacitado permanentemente tiene más probabilidades de llenar correctamente el acta de control?



Se observó que para el 10.9% de encuestados un Inspector Municipal de Transporte especializado y capacitado permanentemente nunca

tiene más probabilidades de llenar correctamente el acta de control, el 12.0% indicó casi nunca, el 17.4% refirió a veces, el 15.2% contestó casi siempre y el 44.6% señaló siempre. Los trabajadores de las empresas de transporte indicaron que la especialización y capacitación permanente permite que los Inspectores Municipales de Transporte desarrollen sus funciones en cumplimiento del ordenamiento jurídico vigente.

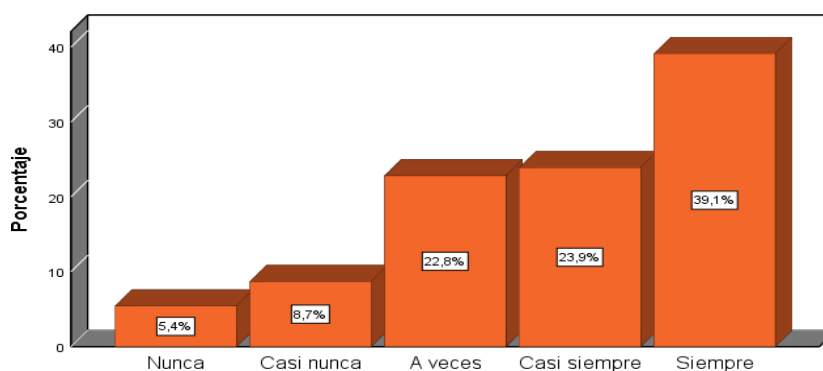
Tabla 9

¿Considera muy relevante que el IMT describa, en las actas de control, los hechos verificados durante el desarrollo de sus funciones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	5	5,4	5,4	5,4
	Casi nunca	8	8,7	8,7	14,1
	A veces	21	22,8	22,8	37,0
	Casi siempre	22	23,9	23,9	60,9
	Siempre	36	39,1	39,1	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 8

¿Considera muy relevante que el IMT describa, en las actas de control, los hechos verificados durante el desarrollo de sus funciones?



Se observó que para el 5.4% de encuestados nunca es muy relevante que el inspector municipal de transporte describa, en las actas de

control, los hechos verificados durante el desarrollo de sus funciones, el 8.7% indicó casi nunca, el 22.8% refirió a veces, el 23.9% contestó casi siempre y el 39.1% señaló siempre. La mayoría de los entrevistados indican que es muy importante que los inspectores especifiquen en el acta de control los acontecimientos observados durante su intervención. Esta precisión de hechos, detallada y pormenorizada del debido procedimiento y el derecho de defensa.

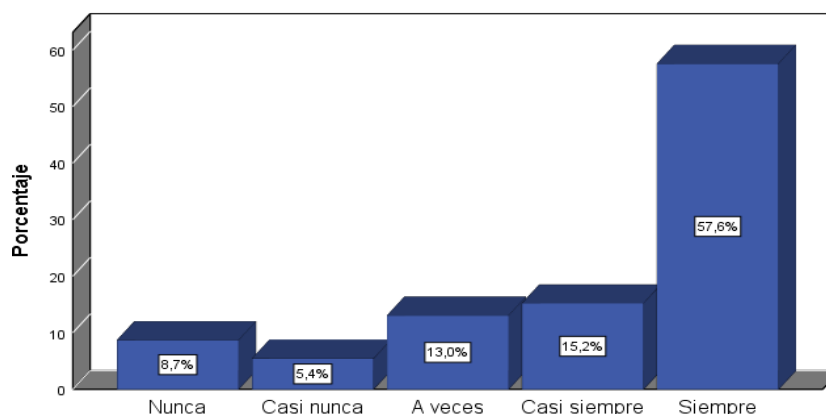
Tabla 10

¿Considera que la omisión del IMT de consignar los hechos verificados en el acta es lesiva?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	8	8,7	8,7	8,7
	Casi nunca	5	5,4	5,4	14,1
	A veces	12	13,0	13,0	27,2
	Casi siempre	14	15,2	15,2	42,4
	Siempre	53	57,6	57,6	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 9

¿Considera que la omisión del IMT de consignar los hechos verificados en el acta es lesiva?



Se observó que para el 8.7% de encuestados la omisión del Inspector Municipal de Transporte de consignar los hechos verificados en el acta

nunca es lesiva, el 5.4% indicó casi nunca, el 13.0% refirió a veces, el 15.2% contestó casi siempre y el 57.6% señaló siempre. Asimismo, gran parte de los trabajadores de las empresas de transporte señalan que es lesiva la omisión de consignar los hechos verificados en el acta de control. El acta de control es el documento en el que se deben de consignar los hechos verificados y con ello dotar de veracidad al referido documento, el omitirlos atenta gravemente el derecho de defensa de la denunciada al verse imposibilitada de contradecir los hechos ya que estos no fueron consignados.

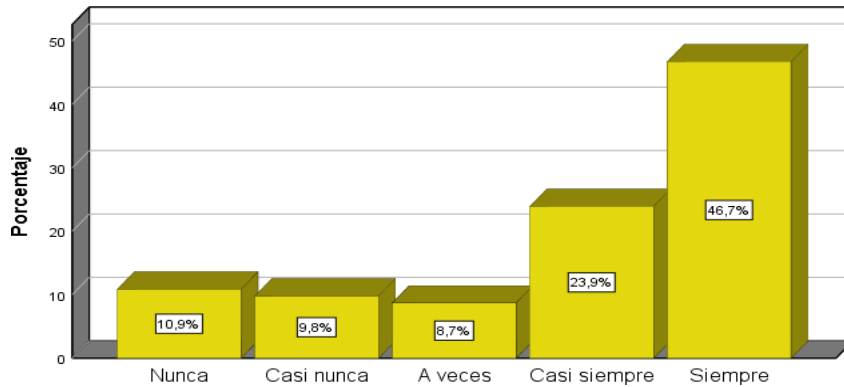
Tabla 11

¿Considera que, en lugar que el IMT transcriba la tipificación de la infracción en el acta de control, precise, en estas, los hechos verificados durante el desarrollo de sus funciones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	10	10,9	10,9	10,9
	Casi nunca	9	9,8	9,8	20,7
	A veces	8	8,7	8,7	29,3
	Casi siempre	22	23,9	23,9	53,3
	Siempre	43	46,7	46,7	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 10

¿Considera que, en lugar que el IMT transcriba la tipificación de la infracción en el acta de control, precise, en estas, los hechos verificados durante el desarrollo de sus funciones?



Se observó que para el 10.9% de encuestados indicó que en lugar que el IMT transcriba la tipificación de la infracción en el acta de control, nunca precise, en estas, los hechos verificados durante el desarrollo de sus funciones, el 9.8% indicó casi nunca, el 8.7% refirió a veces, el 23.9% contestó casi siempre y el 46.7% señaló siempre. La mayoría de los encuestados indicaron que lo que genera verdadera certeza en el documento es la descripción de los hechos que verificó el inspector municipal de transporte y no solo la transcripción del supuesto de hecho consignado en una determinada infracción de la tabla de infracciones, dado que a través del acta de control no se imputan la comisión de infracciones sino que se recogen los hechos suscitados durante la intervención, en garantía también de la presunción de inocencia o de licitud.

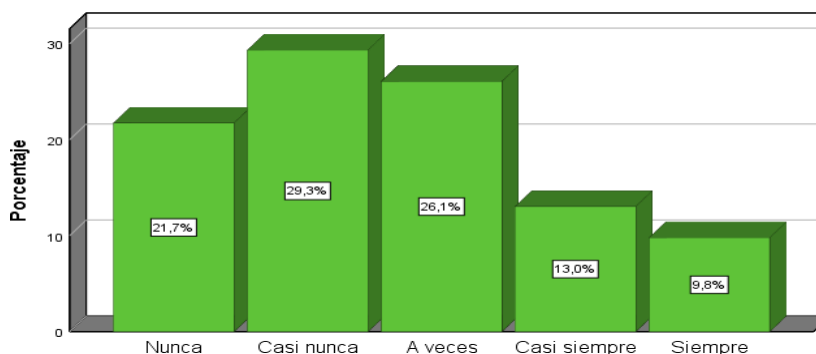
Tabla 12

¿Considera que la tabla de Infracciones de la Ordenanza Municipal N° 1599, contiene algunas conductas que pueden ser realizadas por una persona ficticia como la Empresa de Transporte?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	20	21,7	21,7	21,7
	Casi nunca	27	29,3	29,3	51,1
	A veces	24	26,1	26,1	77,2
	Casi siempre	12	13,0	13,0	90,2
	Siempre	9	9,8	9,8	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 11

¿Considera que la tabla de Infracciones de la Ordenanza Municipal N° 1599, contiene algunas conductas que pueden ser realizadas por una persona ficticia como la Empresa de Transporte?



Se observó que para el 21.7% de encuestados la tabla de Infracciones de la Ordenanza Municipal N° 1599, nunca contiene algunas conductas que pueden ser realizadas por una persona ficticia como la Empresa de Transporte, el 29.3% indicó casi nunca, el 26.1% refirió a veces, el 13.0% contestó casi siempre y el 9.8% señaló siempre. Para la mayoría de los trabajadores de operaciones de las empresas de transporte la tabla de infracciones de la mencionada ordenanza, contiene supuestos de hechos que no pueden ser realizados materialmente por la empresa

de transporte quien es el sujeto de derecho al tratarse de una persona ficticia quien no puede ejecutar acciones propias de personas naturales. Imputar hechos propios a una persona natural a una empresa o persona jurídica, vulnera gravemente el derecho de defensa de esta última, ya que es imposible que esta pueda contradecir tales imputaciones.

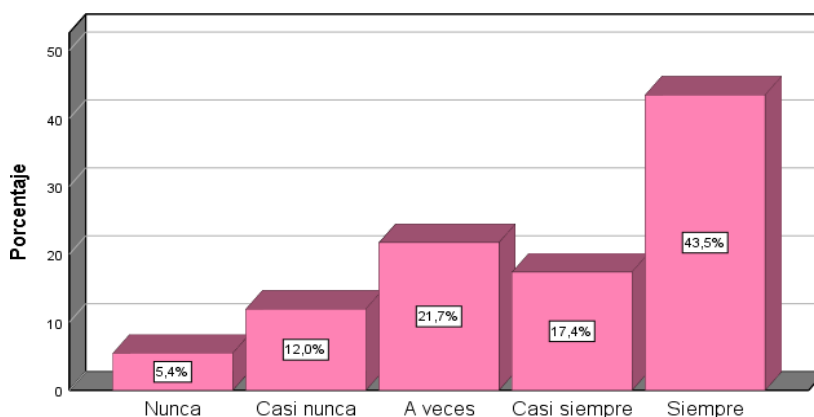
Tabla 13

¿Considera que las infracciones relacionadas a la tramitación o vigencia de documentos propios del servicio de transporte pueden ser cumplidas y exigidas a la Empresa de Transporte?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	5	5,4	5,4	5,4
	Casi nunca	11	12,0	12,0	17,4
	A veces	20	21,7	21,7	39,1
	Casi siempre	16	17,4	17,4	56,5
	Siempre	40	43,5	43,5	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 12

¿Considera que las infracciones relacionadas a la tramitación o vigencia de documentos propios del servicio de transporte pueden ser cumplidas y exigidas a la Empresa de Transporte?



Se observó que para el 5.4% de encuestados nunca las infracciones relacionadas a la tramitación o vigencia de documentos propios del

servicio de transporte pueden ser cumplidas y exigidas a la Empresa de Transporte, el 12.0% indicó casi nunca, el 21.7% refirió a veces, el 17.4% contestó casi siempre y el 43.5% señaló siempre. La mayor parte de los encuestados indicaron que respecto a los supuestos de hecho contenidos en la tabla de infracciones relacionados a la tramitación o vigencia de documentos, si eran aplicable a las Empresas de Transporte, por lo que son factibles de ser exigidas.

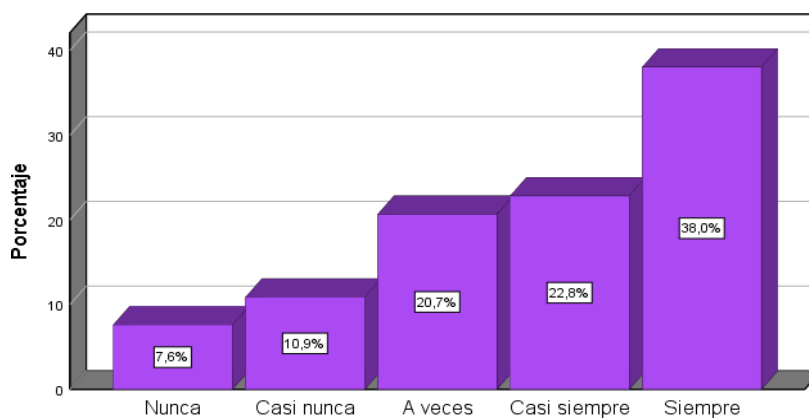
Tabla 14

¿Considera que en la tabla de infracciones debería tipificarse infracciones sólo para las Empresas de transporte y no los conductores o cobradores?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	7	7,6	7,6	7,6
	Casi nunca	10	10,9	10,9	18,5
	A veces	19	20,7	20,7	39,1
	Casi siempre	21	22,8	22,8	62,0
	Siempre	35	38,0	38,0	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 13

¿Considera que en la tabla de infracciones debería tipificarse infracciones sólo para las Empresas de transporte y no los conductores o cobradores?



Se observó que para el 7.6% de encuestados en la tabla de infracciones nunca debería tipificarse infracciones sólo para las Empresas de transporte y no los conductores o cobradores, el 10.9% indicó casi nunca, el 20.7% refirió a veces, el 22.8% contestó casi siempre y el 38.0% señaló siempre. Los encuestados en su mayoría manifestaron que la tabla de infracciones debería contener supuestos de hechos que puedan ser únicamente atribuibles a las empresas de transporte, debido a que esta es el sujeto pasivo o en quien recae la obligación exigida.

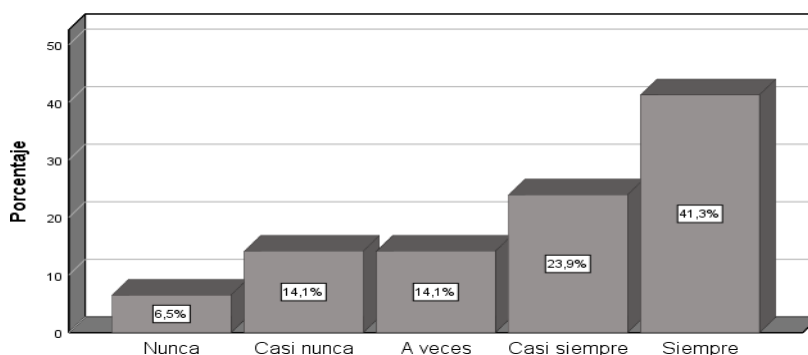
Tabla 15

¿Considera que las infracciones relacionadas al reglamento de tránsito no deben formar parte de la tabla de infracciones del servicio de transporte?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	6	6,5	6,5	6,5
	Casi nunca	13	14,1	14,1	20,7
	A veces	13	14,1	14,1	34,8
	Casi siempre	22	23,9	23,9	58,7
	Siempre	38	41,3	41,3	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 14

¿Considera que las infracciones relacionadas al reglamento de tránsito no deben formar parte de la tabla de infracciones del servicio de transporte?



Se observó que para el 6.5% de encuestados nunca las infracciones relacionadas al reglamento de tránsito deben formar parte de la tabla de infracciones del servicio de transporte, el 14.1% indicó casi nunca, el 14.1% refirió a veces, el 23.9% contestó casi siempre y el 41.3% señaló siempre. La mayoría de los trabajadores de transporte indicaron que los supuestos de hecho relativos al tránsito no deben formar parte de la tabla de infracciones del servicio de transporte, ya que, pese a que ambas actividades se desarrollan en el mismo espacio físico, son distintas materias, con principios y reglas propias.

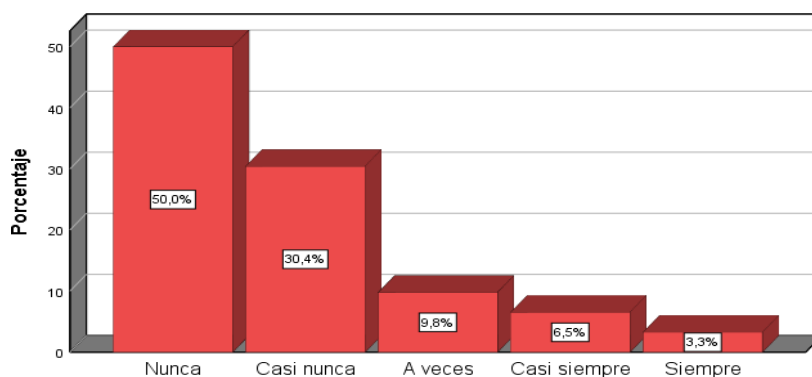
Tabla 16

¿Considera que las infracciones relacionadas al acto de conducir pueden ser cumplidas y exigidas a la Empresa de Transporte?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	46	50,0	50,0	50,0
	Casi nunca	28	30,4	30,4	80,4
	A veces	9	9,8	9,8	90,2
	Casi siempre	6	6,5	6,5	96,7
	Siempre	3	3,3	3,3	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 15

¿Considera que las infracciones relacionadas al acto de conducir pueden ser cumplidas y exigidas a la Empresa de Transporte?



Se observó que para el 50.0% de encuestados nunca las infracciones relacionadas al acto de conducir pueden ser cumplidas y exigidas a la Empresa de Transporte, el 30.4% indicó casi nunca, el 9.8% refirió a veces, el 6.5% contestó casi siempre y el 3.3% señaló siempre. La mitad de los trabajadores de las empresas de transporte, han señalado que aquellas infracciones relacionadas al acto mismo de conducir no deben formar parte de la tabla de infracciones ya que estas al ser personas ficticias no pueden realizar dicha actividad, en consecuencia, la autoridad no puede atribuirle la realización de esa conducta.

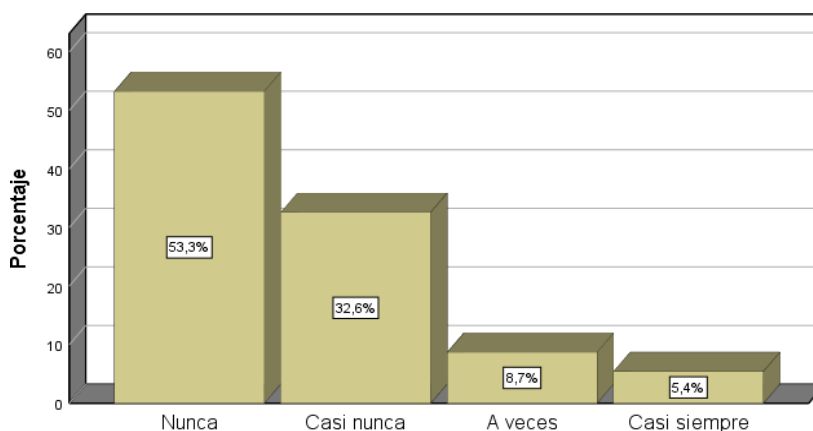
Tabla 17

¿Considera que la forma más idónea de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa de Transporte sea en fiscalización de campo (vía pública)?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	49	53,3	53,3
	Casi nunca	30	32,6	85,9
	A veces	8	8,7	94,6
	Casi siempre	5	5,4	100,0
	Total	92	100,0	100,0

Figura 16

¿Considera que la forma más idónea de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa de Transporte sea en fiscalización de campo (vía pública)?



Se observó que para el 53.3% de encuestados nunca la forma más idónea de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa de Transporte sea en fiscalización de campo (vía pública), el 32.6% indicó casi nunca, el 8.7% refirió a veces, y el 5.4% señaló casi siempre. Para más de la mitad de los encuestados, la fiscalización de campo en la vía pública, no resulta ser la forma más idónea de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones de las Empresas de Transporte ya que las exigencias a estas no se relacionan con la conducción, al desplazamiento o alguna actividad propia a una persona natural.

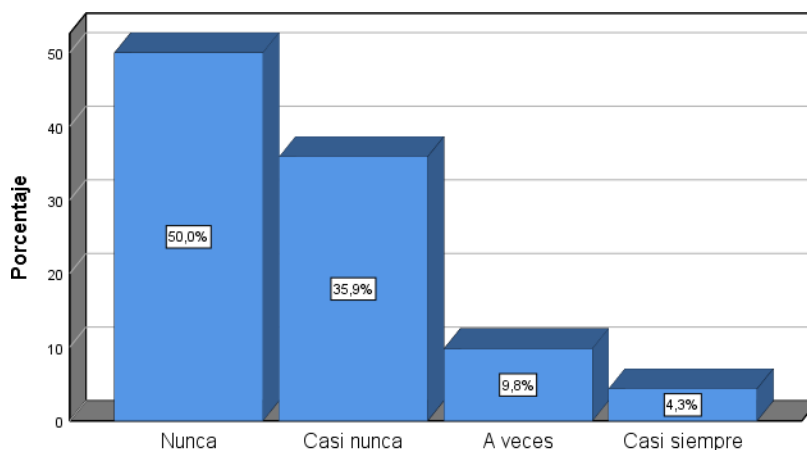
Tabla 18

¿Considera que sería efectiva la detección de incumplimientos de las Empresa de Transporte en fiscalización de campo (vía pública)?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	46	50,0	50,0	50,0
	Casi nunca	33	35,9	35,9	85,9
	A veces	9	9,8	9,8	95,7
	Casi siempre	4	4,3	4,3	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 17

¿Considera que sería efectiva la detección de incumplimientos de las Empresa de Transporte en fiscalización de campo (vía pública)?



Se observó que para el 50.0% de encuestados nunca sería efectiva la detección de incumplimientos de las Empresa de Transporte en fiscalización de campo (vía pública), el 35.9% indicó casi nunca, el 9.8% refirió a veces, y el 4.3% señaló casi siempre. Gran parte de trabajadores de las empresas de transportes indican que no es efectiva la detección de incumplimientos durante la fiscalización de campo, debido que las posibles conductas antirreglamentarias de las Empresas de Transporte no se desarrollan en la vía pública, sino que las exigencias de estas comprenden obligaciones de control de sus operadores.

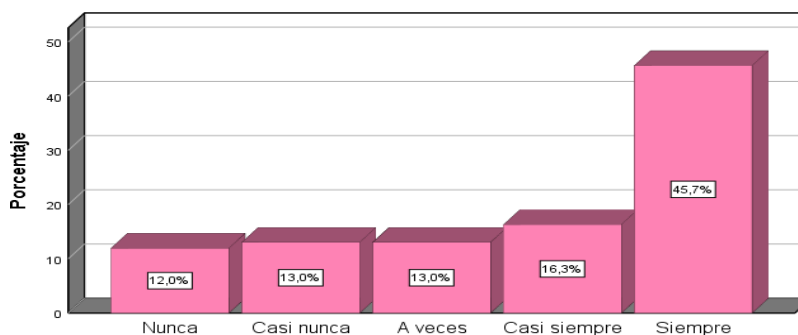
Tabla 19

¿Considera que la forma más idónea de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa de Transporte sea desde el escritorio del funcionario?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	11	12,0	12,0	12,0
	Casi nunca	12	13,0	13,0	25,0
	A veces	12	13,0	13,0	38,0
	Casi siempre	15	16,3	16,3	54,3
	Siempre	42	45,7	45,7	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 18

¿Considera que la forma más idónea de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa de Transporte sea desde el escritorio del funcionario?



Se observó que para el 12.0% de encuestados nunca la forma más idónea de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa de Transporte sea desde el escritorio del funcionario, el 13.0% indicó casi nunca, el 13.0% refirió a veces, el 16.3% contestó casi siempre y el 45.7% señaló siempre. Para la mayor parte de los trabajadores de las empresas de transporte la fiscalización de gabinete es la más idónea que desde el mismo gabinete el funcionario o servidor puede tener acceso a la información necesaria relativa a las conductas exigidas a estas personas jurídicas.

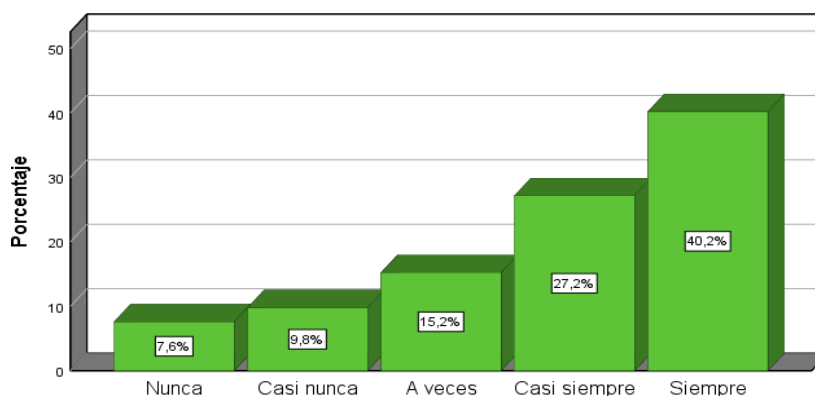
Tabla 20

¿Considera que sería efectiva la detección de incumplimientos de las Empresa de Transporte en fiscalización de gabinete?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	7	7,6	7,6	7,6
	Casi nunca	9	9,8	9,8	17,4
	A veces	14	15,2	15,2	32,6
	Casi siempre	25	27,2	27,2	59,8
	Siempre	37	40,2	40,2	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 19

¿Considera que sería efectiva la detección de incumplimientos de las Empresa de Transporte en fiscalización de gabinete?



Se observó que para el 7.6% de encuestados nunca sería efectiva la detección de incumplimientos de las Empresa de Transporte en fiscalización de gabinete, el 9.8% indicó casi nunca, el 15.2% refirió a veces, el 27.2% contestó casi siempre y el 40.2% señaló siempre. Para la mayor parte de los trabajadores de operaciones de las empresas de transporte, la fiscalización de gabinete es la más efectiva, ya que para identificar incumplimientos de las Empresas de Transporte basta con verificar los registros de autorizaciones, de documentación y de sus respectivas vigencias, acciones de prevención, entre otros.

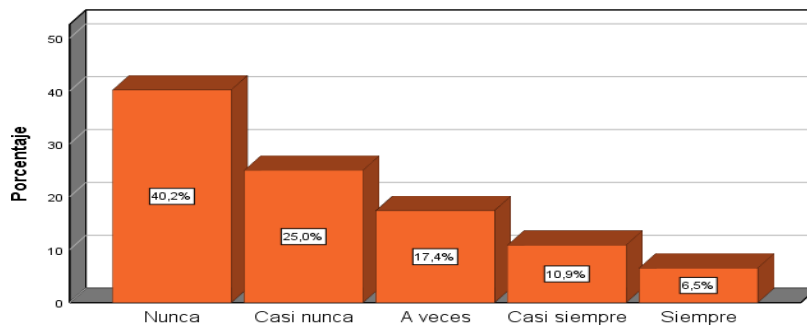
Tabla 21

¿Considera que, a los conductores se les puede exigir el cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	37	40,2	40,2	40,2
	Casi nunca	23	25,0	25,0	65,2
	A veces	16	17,4	17,4	82,6
	Casi siempre	10	10,9	10,9	93,5
	Siempre	6	6,5	6,5	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 20

¿Considera que, a los conductores se les puede exigir el cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?



Se observó que para el 40.2% de encuestados, a los conductores nunca se les puede exigir el cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte, el 25.0% indicó casi nunca, el 17.4% refirió a veces, el 10.9% contestó casi siempre y el 6.5% señaló siempre. La mayor parte de los trabajadores indicaron que a los conductores de los vehículos del servicio de transporte no se les puede exigir el cumplimiento de obligaciones propias de la empresa ya que el cumplimiento o no de las mismas, únicamente pueden ser realizadas por estas personas jurídicas debiendo a la relación que nace entre la entidad que otorga la concesión para brindar este servicio público y la empresa que se obliga al cumplimiento de dicho servicio. Los conductores responden por su comportamiento u actuación propia, de lo que si tienen control y que en la conducción le son obligadas a través del código de tránsito.

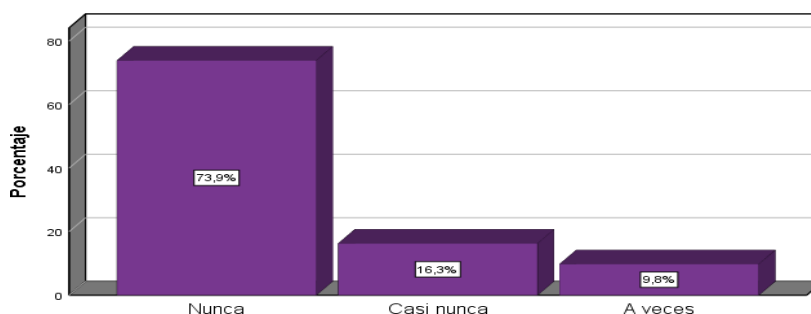
Tabla 22

¿Considera que los conductores tienen control del cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	68	73,9	73,9
	Casi nunca	15	16,3	90,2
	A veces	9	9,8	100,0
	Total	92	100,0	100,0

Figura 21

¿Considera que los conductores tienen control del cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?



Se observó que para el 73.9% de encuestados los conductores nunca tienen control del cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte, el 16.3% indicó casi nunca y el 9.8% refirió a veces. La mayoría de los encuestados indicaron que los conductores de los vehículos del servicio de transporte no tienen el control de cumplimiento de las obligaciones de estas, ya que estos resultan ser terceros en la relación entre empresa que brinda el servicio público y entidad pública competente.

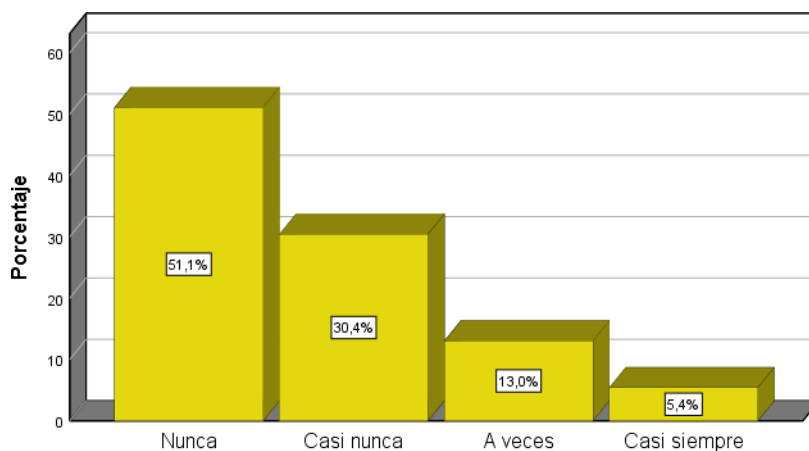
Tabla 23

¿Considera que, a los cobradores se les puede exigir el cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	47	51,1	51,1	51,1
	Casi nunca	28	30,4	30,4	81,5
	A veces	12	13,0	13,0	94,6
	Casi siempre	5	5,4	5,4	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 22

¿Considera que, a los cobradores se les puede exigir el cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?



Se observó que para el 51.1% de encuestados a los cobradores nunca se les puede exigir el cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte, el 30.4% indicó casi nunca, el 13.0% refirió a veces y el 5.4% señaló casi siempre. Los trabajadores en su mayoría indicaron que tampoco es posible que los cobradores tengan control del cumplimiento de las obligaciones de estas personas jurídicas, ya que la responsabilidad administrativa recae en estas ultimas que se han obligado a brindar el servicio de transporte.

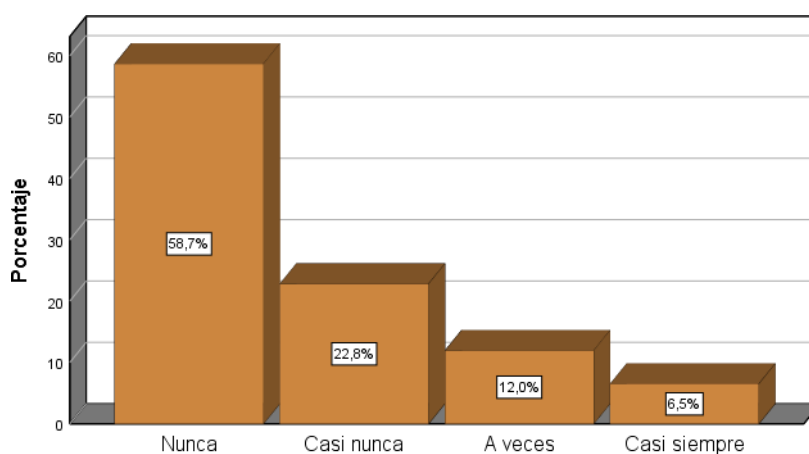
Tabla 24

¿Considera que los cobradores tienen control del cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	54	58,7	58,7	58,7
	Casi nunca	21	22,8	22,8	81,5
	A veces	11	12,0	12,0	93,5
	Casi siempre	6	6,5	6,5	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 23

¿Considera que los cobradores tienen control del cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?



Se observó que para el 58.7% de encuestados los cobradores nunca tienen control del cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte, el 22.8% indicó casi nunca, el 12.0% refirió a veces y el 6.5% señaló casi siempre. La mayor parte de los trabajadores indicaron que los cobradores no tienen el control del cumplimiento de las obligaciones de Empresa de Servicio de Transporte, al no tener dominio del hecho de la persona obligada y en quien recae la responsabilidad administrativa.

Resultados de la variable el principio de presunción de licitud

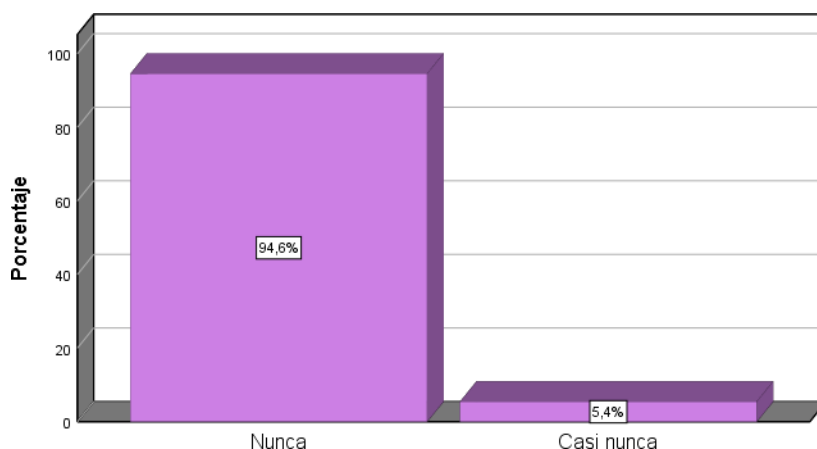
Tabla 25

¿Considera que un acta de control, con errores, omisiones, o defectos es un medio probatorio que destruya la presunción de inocencia del presunto infractor?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	87	94,6	94,6	94,6
	Casi nunca	5	5,4	5,4	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 24

¿Considera que un acta de control, con errores, omisiones, o defectos es un medio probatorio que destruya la presunción de inocencia del presunto infractor?



Se observó que para el 94.6% de los encuestados un acta de control, con errores, omisiones, o defectos nunca es un medio probatorio capaz de destruir la presunción de inocencia del posible infractor, asimismo, el 5.4% señaló casi nunca. Se observó que casi la mayoría de los encuestados, indicaron que un acta de control que contiene errores, omisiones o defectos no puede ser un medio probatorio que destruya la presunción de inocencia, ya que estos evidencian el incumplimiento de requisitos subjetivos relacionados al sujeto que levanta el acta de control ligadas a su competencia, especialidad y capacitación y requisitos formales y materiales en el mismo documento, menguando las cualidades de medio probatorio que requiere este documento que va a servir de sustento para imputar responsabilidad administrativa que pudiera recaer en sanción.

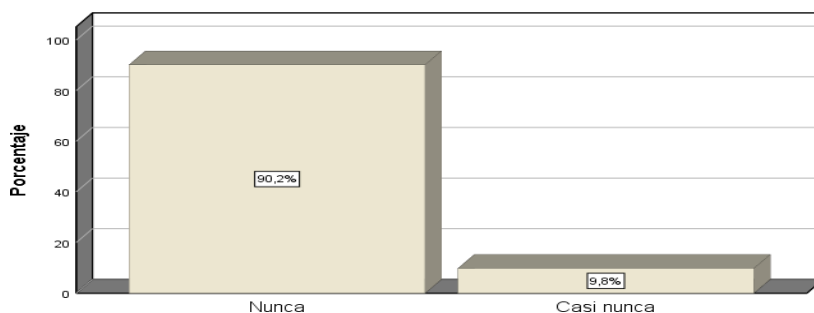
Tabla 26

¿Considera que un acta de control, levantada por un IMT sin especialización ni capacitación, es un medio probatorio que destruye la presunción de inocencia del presunto infractor?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	83	90,2	90,2	90,2
	Casi nunca	9	9,8	9,8	100,0
Total		92	100,0	100,0	

Figura 25

¿Considera que un acta de control, levantada por un IMT sin especialización ni capacitación, es un medio probatorio que destruye la presunción de inocencia del presunto infractor?



Se observó que para el 90.2% de encuestados nunca un acta de control, levantada por un Inspector Municipal de Transportes sin especialización ni capacitación, es un medio probatorio que destruye la presunción de inocencia del presunto infractor y el 9.8% señaló casi nunca. La mayoría de los encuestados señalaron que un acta de control levantada por un inspector de transporte que no tiene conocimientos especializados en la materia y que no está constantemente capacitado produce incertidumbre de su objetividad e imparcialidad, pone en duda los hechos supuestamente advertidos, denotando falta de diligencia debilitando la presunción de veracidad del documento y sus cualidades de medio probatorio para destruir la presunción de inocencia.

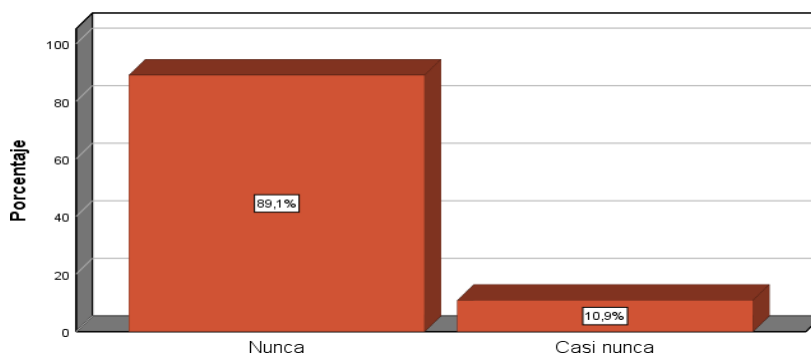
Tabla 27

¿Considera que un acta de control, levantada por un IMT que omita consignar los hechos verificados, sea un medio probatorio que destruya la presunción de inocencia del presunto infractor?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	82	89,1	89,1	89,1
	Casi nunca	10	10,9	10,9	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 26

¿Considera que un acta de control, levantada por un IMT que omita consignar los hechos verificados, sea un medio probatorio que destruya la presunción de inocencia del presunto infractor?



Se observó que para el 89.1% de encuestados nunca un acta de control, levantada por un Inspector Municipal de Transporte que omita consignar los hechos verificados, sea un medio probatorio que destruya la presunción de inocencia del presunto infractor y el 10.9% señaló casi nunca. La mayoría de los trabajadores del área de operaciones de las Empresas, señalaron que nunca un acta de control en la que se haya omitido consignar los hechos verificados constituiría un medio probatorio suficiente para destruir la presunción de licitud ya que esta contiene la descripción material de la conducta que se pretende imputar para consideración del órgano sancionador, además contiene datos fácticos para el efectivo ejercicio del derecho de defensa del imputado.

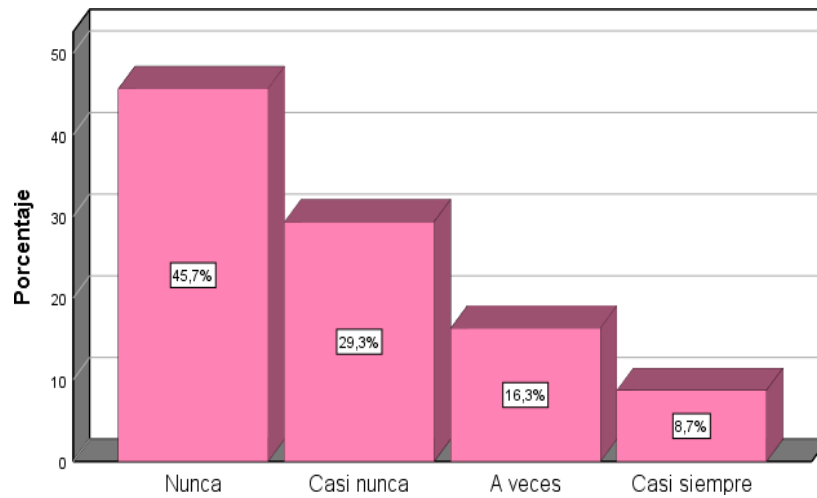
Tabla 28

¿Considera que un acta de control levantada por el IMT es el único medio probatorio que se deba actuar en la etapa probatoria del Procedimiento Administrativo Sancionador?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	42	45,7	45,7	45,7
	Casi nunca	27	29,3	29,3	75,0
	A veces	15	16,3	16,3	91,3
	Casi siempre	8	8,7	8,7	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 27

¿Considera que un acta de control levantada por el IMT es el único medio probatorio que se deba actuar en la etapa probatoria del Procedimiento Administrativo Sancionador?



Se observó que para el 45.7% de encuestados un acta de control levantada por el Inspector Municipal de Transporte nunca es el único medio probatorio que se deba actuar en la etapa probatoria del Procedimiento Administrativo Sancionador, el 29.3% indicó casi nunca, el 16.3% refirió a veces y el 8.7% señaló casi siempre. La mayoría de los trabajadores de operaciones de las empresas de transporte, indicaron que el acta de control no debe considerarse como el único medio probatorio que destruya la presunción de inocencia y que sea el único sustento de la sanción administrativa, ya que si bien es cierto gozan de presunción de certeza, sin embargo, se debe contar con elementos que permitan la corroboración de dichas afirmaciones pues la autoridad administrativa no está exenta de probar los hechos que sustentan su sanción.

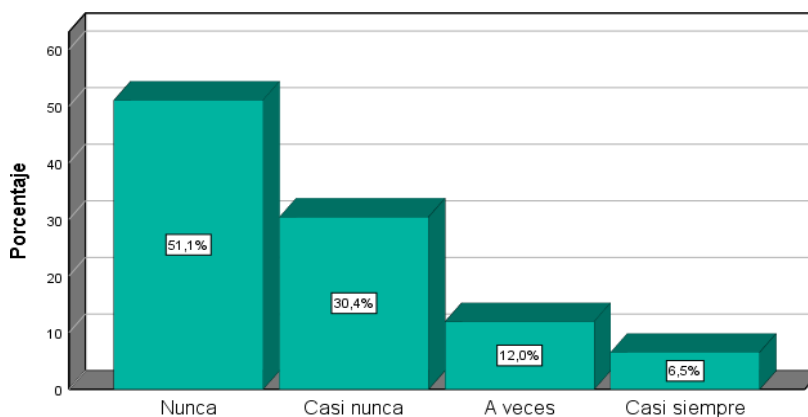
Tabla 29

¿Considera que un acta de control levantada por el IMT determine con certeza y sin mínima duda, la conducta antirreglamentaria de un supuesto infractor?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	47	51,1	51,1	51,1
	Casi nunca	28	30,4	30,4	81,5
	A veces	11	12,0	12,0	93,5
	Casi siempre	6	6,5	6,5	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 28

¿Considera que un acta de control levantada por el IMT determine con certeza y sin mínima duda, la conducta antirreglamentaria de un supuesto infractor?



Se observó que para el 51.1% de encuestados nunca un acta de control levantada por el IMT determine con certeza y sin mínima duda, la conducta antirreglamentaria de un supuesto infractor, el 30.4% indicó casi nunca, el 12.0% refirió a veces y el 6.5% señaló casi siempre. La mayoría de los encuestados indicaron que nunca puede considerarse que un acta de control determina con certeza y sin duda la conducta antirreglamentaria, ya que para determinar ello se necesitaría corroborar dichas afirmaciones contenidas en el documento, teniendo en cuenta además que fue levantado por un servidor público que debe

ostentar autoridad, imparcialidad, con conocimientos especializados, constantemente capacitado y que haya llenado adecuadamente el mismo.

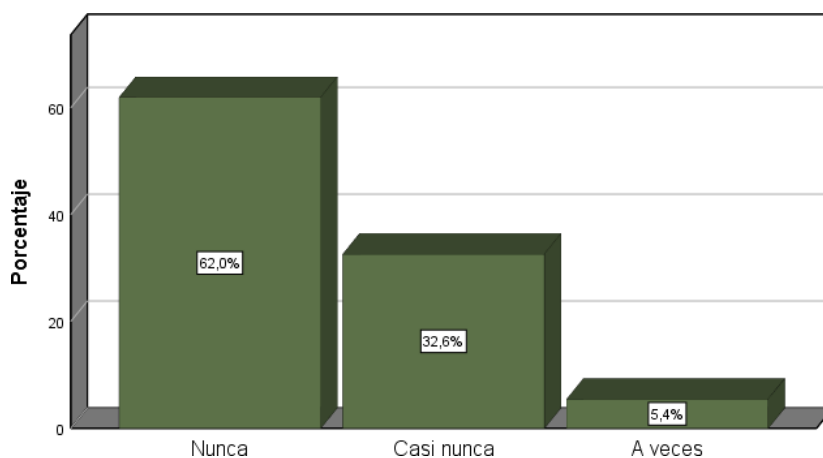
Tabla 30

¿Considera que un acta de control levantada por el IMT sea suficiente para sustentar una decisión razonada, congruente y motivada?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	57	62,0	62,0	62,0
	Casi nunca	30	32,6	32,6	94,6
	A veces	5	5,4	5,4	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 29

¿Considera que un acta de control levantada por el IMT sea suficiente para sustentar una decisión razonada, congruente y motivada?



Se observó que para el 62.0% de encuestados nunca un acta de control levantada por el IMT sea suficiente para sustentar una decisión razonada, congruente y motivada, el 32.6% indicó casi nunca y el 5.4% señaló a veces. La mayoría de los trabajadores de empresas de transportes indicaron que el acta de control levantada por el inspector

no debe ser considerado medio probatorio suficiente para sustentar una sanción administrativa razonada, congruente y motivada, debido que si bien el acta de control goza de presunción de certeza no tiene mayor relevancia ni prevalece ante otros medios de prueba, con ello el órgano sancionador, para formarse completa convicción, debe realizar la valoración y decidir actuaciones de pruebas adicionales y así no basar su decisión en el solo merito del acta de control.

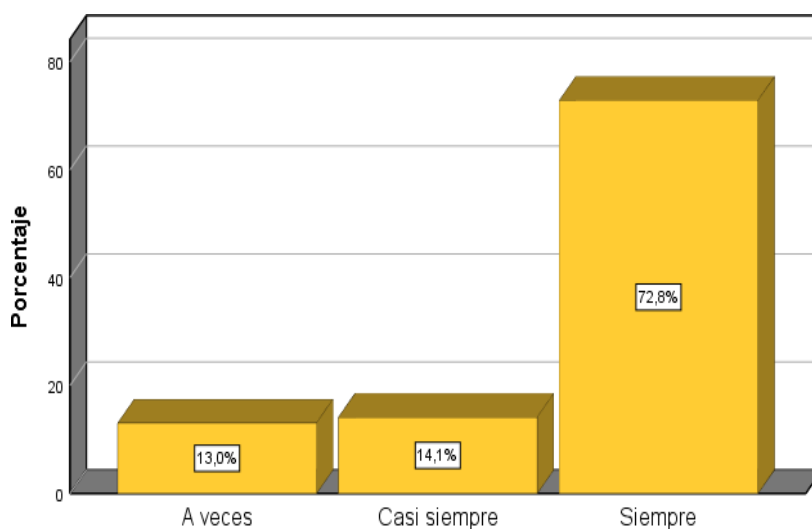
Tabla 31

¿Considera que la omisión de una decisión razonada, congruente y motivada limita conocer lo que se imputa y defenderse de aquella imputación?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	12	13,0	13,0	13,0
	Casi siempre	13	14,1	14,1	27,2
	Siempre	67	72,8	72,8	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 30

¿Considera que la omisión de una decisión razonada, congruente y motivada limita conocer lo que se imputa y defenderse de aquella imputación?



Se observó que para el 13.0% de encuestados la omisión de una decisión razonada, congruente y motivada a veces limita conocer lo que se imputa y defenderse de aquella imputación, el 14.0% indicó casi siempre y el 72.8 % refirió a siempre. Se verificó que la mayoría de trabajadores encuestados indicaron que la omisión de una decisión razonada, congruente y motivada siempre limita a conocer la imputación y en consecuencia defenderse efectivamente, tornándose en arbitraria, generando indefensión pues limita a conocerse las razones y ejercer el derecho de defensa y contradicción.

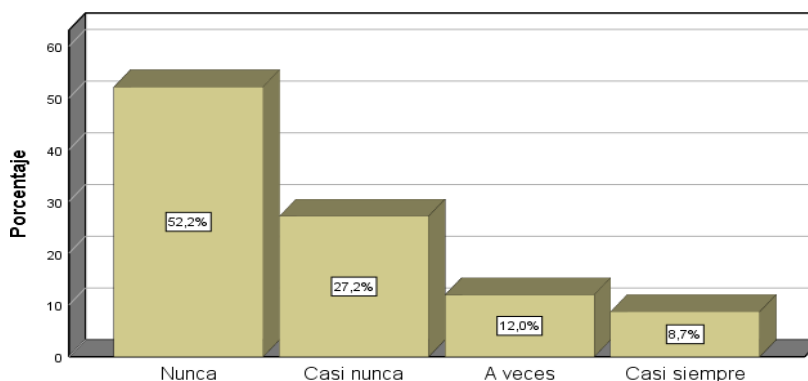
Tabla 32

¿Considera que se desarrolla un procedimiento regular, sustentado en una decisión en un acta de control con errores, omisiones, o defectos?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	48	52,2	52,2	52,2
	Casi nunca	25	27,2	27,2	79,3
	A veces	11	12,0	12,0	91,3
	Casi siempre	8	8,7	8,7	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 31

¿Considera que se desarrolla un procedimiento regular, sustentado una decisión en un acta de control con errores, omisiones, o defectos?



Se observó que para el 52.2% de encuestados nunca se desarrolla un procedimiento regular, sustentando una decisión en un acta de control con errores, omisiones, o defectos, el 27.2% indicó casi nunca, el 12.0% refirió a veces y el 8.7% señaló casi siempre. La mayoría de los encuestados indicaron que, en un procedimiento regular, un acta de control con errores, borrones u omisiones nunca debe de usarse para sustentar una decisión ya que esta se va sustentar en un documento en el que no se han guardado las mínimas formalidades que exige el ordenamiento jurídico y la doctrina.

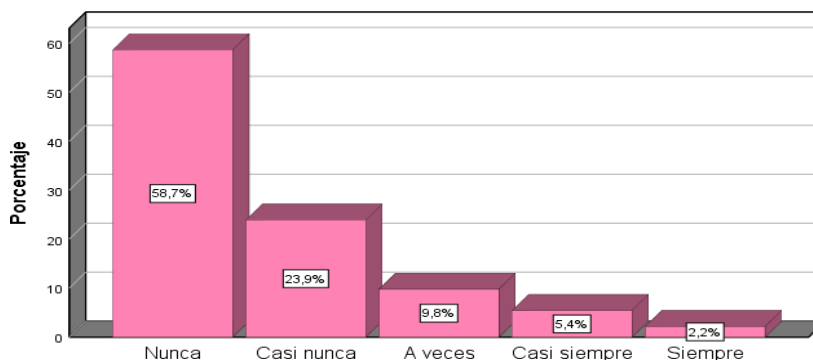
Tabla 33

¿Considera que se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control, levantada por un IMT sin especialización ni capacitación?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	54	58,7	58,7	58,7
	Casi nunca	22	23,9	23,9	82,6
	A veces	9	9,8	9,8	92,4
	Casi siempre	5	5,4	5,4	97,8
	Siempre	2	2,2	2,2	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 32

¿Considera que se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control, levantada por un IMT sin especialización ni capacitación?



Se observó que para el 58.7% de encuestados nunca se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control, levantada por un IMT sin especialización ni capacitación, el 23.9% indicó casi nunca, el 9.8% refirió a veces, el 5.4% contestó casi siempre y el 2.2% señaló siempre. Para la mayoría de los encuestados nunca se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control levantada por un inspector sin especialización ni capacitación, produciendo incertidumbre respecto a su falta de preparación, su objetividad e imparcialidad, debilitando de esta forma el aspecto subjetivo del acta de control.

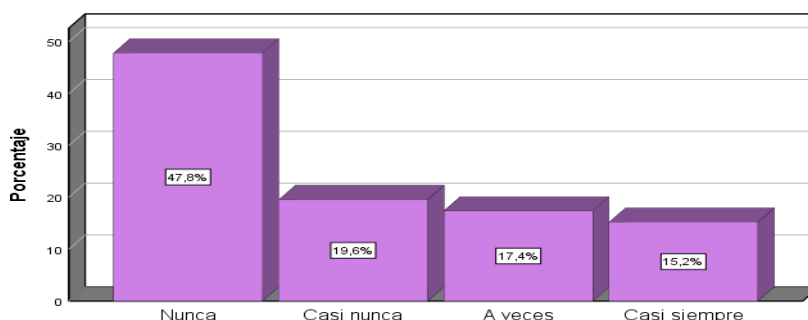
Tabla 34

¿Considera que se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control en el que se ha omitido consignar los hechos verificados?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	44	47,8	47,8	47,8
	Casi nunca	18	19,6	19,6	67,4
	A veces	16	17,4	17,4	84,8
	Casi siempre	14	15,2	15,2	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Figura 33

¿Considera que se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control en el que se ha omitido consignar los hechos verificados?



Se observó que para el 47.8% de encuestados nunca se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control en el que se ha omitido consignar los hechos verificados, el 19.6% indicó casi nunca, el 17.4% refirió a veces y el 15.2% señaló casi siempre. La mayoría de los trabajadores de operaciones de las empresas de transporte indicaron que nunca se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control en el que se ha omitido consignar los hechos verificados siendo que esta omisión es lesiva al derecho de defensa del imputado pues lo limita de conocer de forma oportuna clara, detallada y precisa, los hechos que se le imputan.

4.2. Contrastación de hipótesis.

Prueba de la hipótesis general

Ho: El mérito probatorio del acta de control no vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el 2020.

Ha: El mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el 2020.

Tabla 35

Prueba de hipótesis general

			El mérito probatorio del acta de control	El principio de presunción de licitud
Rho de Spearman	El mérito probatorio del acta de control	Coefficiente de correlación	1,000	,961**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	92	92
	El principio de presunción de licitud	Coefficiente de correlación	,961**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	92	92

Según los resultados de la hipótesis general, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,961, concluyendo que existe una fuerte relación entre las variables, frente al grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que el mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el 2020.

Prueba de la primera hipótesis específica

Ho: Las condiciones o requisitos de validez defectuosos del acta de control no vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Ha: Las condiciones o requisitos de validez defectuosos del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Tabla 36

Prueba de hipótesis específica 1

			Condiciones requisitos	El principio de presunción de licitud
Rho de Spearman	Condiciones requisitos	Coefficiente de correlación	1,000	,959**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	92	92
El principio de presunción de licitud	Condiciones requisitos	Coefficiente de correlación	,959**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	92	92

Según los resultados de la primera hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,959, concluyendo que existe una fuerte relación entre las variables, frente al grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que las condiciones o requisitos de validez defectuosos del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Prueba de la segunda hipótesis específica

Ho: La omisión de los hechos verificados en el acta de control no vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Ha: La omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Tabla 37

Prueba de hipótesis específica 2

			Hechos verificados	El principio de presunción de licitud
Rho de Spearman	Hechos verificados	Coefficiente de correlación	1,000	,927**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	92	92
El principio de presunción de licitud	El principio de presunción de licitud	Coefficiente de correlación	,927**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	92	92

Según los resultados de la segunda hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,927, concluyendo que existe una fuerte relación entre las variables, frente al grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que la omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. Lo mencionado se fundamenta en que los hechos verificados garantizan el procedimiento adecuado según normativa de los IMT, asimismo, acentúa las bases la veracidad del acta de control.

Prueba de la tercera hipótesis específica

Ho: La tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control no vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Ha: La tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Tabla 38*Prueba de hipótesis específica 3*

			Tipificación	El principio de presunción de licitud
Rho de Spearman	Tipificación	Coeficiente de correlación	1,000	,956**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	92	92
El principio de presunción de licitud	El principio de presunción de licitud	Coeficiente de correlación	,956**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	92	92

Según los resultados de la tercera hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,956, concluyendo que existe una fuerte relación entre las variables, frente al grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que la tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. Ello se señala debido a que el IMT debe estar adecuadamente capacitado para poder tipificar de manera correcta las infracciones reconocidas en el acta de control, ya que, si este no realiza el procedimiento adecuado, puede generarse invalidez del documento.

Prueba de la cuarta hipótesis específica

Ho: El lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control no vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020

Ha: El lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Tabla 39

Prueba de hipótesis específica 4

			Lugar donde se fiscaliza	El principio de presunción de licitud
Rho de Spearman	Lugar donde se fiscaliza	Coeficiente de correlación	1,000	,947**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	92	92
	El principio de presunción de licitud	Coeficiente de correlación	,947**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	92	92

Según los resultados de la cuarta hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,947, concluyendo que existe una fuerte relación entre las variables, frente al grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que el lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. La hipótesis alterna se fundamenta debido a que el acta debe ser levantada en el lugar donde ocurrieron los sucesos, debido a que, si esto se genera en un lugar diferente al mismo, puede presentarse para irregularidades por ambas partes participantes.

Prueba de la quinta hipótesis específica

Ho: La determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control no vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Ha: La determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Tabla 40

Prueba de hipótesis específica 4

			Sujetos fiscalizados	El principio de presunción de licitud
Rho de Spearman	Sujetos fiscalizados	Coeficiente de correlación	1,000	,989**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	92	92
El principio de presunción de licitud	El principio de presunción de licitud	Coeficiente de correlación	,989**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	92	92

Según los resultados de la quinta hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,989, concluyendo que existe una fuerte relación entre las variables, frente al grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que la determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. Ello hace referencia a la objetividad de IMT, dado que, si

este ha sido capacitado adecuadamente, tendrá mayor criterio al momento de levantar un acta de control.

4.3. Discusión de resultados.

Posterior a la obtención de los datos y el análisis de estos, se elaboraron los resultados de investigación, los cuales, en esta sección serán contrastados con los antecedentes, para tener mayor precisión acerca del fenómeno de estudio.

Según los resultados de la hipótesis general, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,961, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que el mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el 2020. Lo cual, coincide con lo mencionado por López (2017), quien señaló trayendo a colación un pronunciamiento del Tribunal contencioso administrativo español, que la presunción de inocencia exige a la administración pública, entre otras, la carga de probar los hechos que van a constituir infracción, no cualquiera, sino una razonable, suficiente y concluyente de la culpabilidad del inculpado. De la misma manera, Martínez (2017) precisó, desde su análisis del principio de presunción de inocencia, y su triple consideración: principio, garantía y derecho, la exigencia de una adecuada y debida actividad probatoria de cargo que fundamente una decisión condenatoria.

Asimismo, en la primera hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman

fue de 0,959, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que las condiciones o requisitos de validez defectuosos del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. En la misma línea, Díaz (2002), indicó que, respecto de las actas se requiere analizar los requisitos que, como documentos públicos, deben de estar contenidos en este documento para su formalización habiendo identificado regulación de defectuoso rigor técnico, que atañen en la seguridad jurídica. Así también, Fernández (2002), señaló respecto a los requisitos formales del documento, la ausencia o defecto en estos, conllevaría a invalidar aspectos subjetivos, que restaría veracidad del documento, mellando en el ejercicio del derecho de defensa del presunto infractor.

Por otro lado, en los resultados de la segunda hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,927, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que la omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. De la misma manera, Cano (2008) se refiere a la relevancia de las afirmaciones plasmadas por funcionarios en determinados documentos acerca de los hechos constatados por este, pero de que por sí sola, no trae consigo la cualidad de una verdadera presunción. Así también, Aguado y Barrero (1994) han señalado inclusive una regla de valoración, por la cual, las afirmaciones que consignan los funcionarios sobre los hechos que han

presenciado se consideran ciertas permitiendo la prueba en contra a quienes perjudique.

De la misma manera, en los resultados de la tercera hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,956, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que la tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. Ello guarda relación con lo indicado por López (2014), quien indicó que la administración afecta el derecho de defensa del contribuyente por defectos formales del documento, respaldándose la administración como único medio probatorio en un acta probatoria en la que se omiten consignar hechos que exige la tipificación en contra de los sujetos obligados, demostrando que este tipo de incidencias de las actuaciones del funcionario actuante, vulneraría derechos y garantías

Por otra parte, en los resultados de la cuarta hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,947, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que el lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. Ello se relaciona con lo indicado por Roldán (2016) quien mencionó un estándar probatorio para la aplicación de condenas requiere que se cumplan determinados requerimientos, entre los cuales, se garantice que la información recepcionada sea totalmente fiable para la aplicación de una sanción, por ello, si se consignan, en el

acta, hechos verificados que no sustentan la infracción que se pretende imputar por que en dicho lugar no se encuentra el sujeto obligado, no se alcanzarían los estándares probatorios para la aplicación de condenas.

Finalmente, en los resultados de la quinta hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,989, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que la determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020. En esta línea, López (2017), indicó que en otro pronunciamiento de la Sala Contencioso-Administrativo de Madrid, conforme la doctrina del Tribunal Supremo la presunción de veracidad que se le atribuye a las Actas de la Inspección yace en la imparcialidad y especialización que debe imperar en el Inspector actuante, en consecuencia no puede existir la pretendida presunción de veracidad en un documento en el que se consignan actuaciones de un sujeto a quien no le es exigible el cumplimiento de la ley.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Primera: Según los resultados de la hipótesis general, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,961, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que el mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el 2020.

Segunda: Según los resultados de la primera hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,959, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que las condiciones o requisitos de validez defectuosos del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Tercera: Según los resultados de la segunda hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,927, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que la omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Cuarta: Según los resultados de la tercera hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,956, y un grado de significación

estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que la tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Quinta: Según los resultados de la cuarta hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,947, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que el lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Sexta: Según los resultados de la quinta hipótesis específica, se observó que el grado de correlación entre las variables establecidas por el Rho de Spearman fue de 0,989, y un grado de significación estadística ($p=0,000 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, determinando que la determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.

Recomendaciones

Primera: Se recomienda dar cumplimiento a la regulación legal vigente, en respeto irrestricto a los principios constitucionales, así como efectuar las correspondientes modificatorias del ordenamiento jurídico, a fin de realizar una adecuada valoración del mérito probatorio de las actas de control, y así determinar responsabilidad administrativa o eximir de la misma.

Segunda: Se sugiere tener especial control en el correcto llenado de los requisitos de validez del acta de control, de manera que no vulneren la presunción de inocencia del investigado.

Tercera: En necesario contar con inspectores de transporte competentes, con conocimientos especializados en transporte y constantemente capacitados en tal especialidad.

Cuarta: Es importante que entre la autoridad que tiene atribuida la función de fiscalización y el inspector de transporte exista una vinculación laboral estable y reforzada que permita garantizar su Estatus funcional dada la trascendencia de la misma.

Quinta: Se sugiere que al momento de la intervención el inspector de transporte consigne en el acta los hechos que ha verificado, sin omisiones ni errores que evidencien falta de preparación y especialización.

Sexta: Es relevante que se realice la revisión y posterior modificación de la tabla de infracciones de la Ordenanza Municipal que regula la prestación del servicio de transporte de pasajeros, teniendo en cuenta que este reglamenta la actuación de una persona jurídica, por

lo que los supuestos de hecho deben de establecerse de manera que pueden ser cumplidas y exigidas a la Empresa de Transporte.

Séptima: Se sugiere que durante la fiscalización se priorice la acción de control de gabinete ya que las conductas tipificadas en el reglamento de transporte son exigidas a la Empresa de Transporte, lo que permitirá la detección de conductas infractoras de forma más eficaz, ya que en su generalidad son de simple comprobación documental o de registro.

Octava: Es recomendable que la acción de control recaiga en contra de la Empresa de Transporte conforme al objeto del reglamento de Transporte y no en los conductores y cobradores, ya que las conductas antirreglamentarias durante la conducción de las personas son reguladas por el Reglamento Nacional de Tránsito.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alarcón, L. (2007). El Procedimiento Administrativo Sancionador y los Derechos Fundamentales. *Recensiones y noticias de libros*. (180). 425 – 427. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7307872>
- Aguado, V. (1994). *La presunción de certeza en el derecho administrativo sancionador*. Civitas.
- Aguado, V. y Barrero, C., (1994). "Lecciones de derecho administrativo". Civitas.
- Aguilar, M. (2015). *Presunción de inocencia* (1era ed.). Instituto de la Jefatura Federal.
- Armenta, T. (2019). *Lecciones de derecho procesal penal*. Marcial Pons.
- Asamblea General de las Naciones Unidas. "Declaración Universal de los Derechos Humanos.") A. Paris, 1948. <http://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/>.
- Bermejo, J. (1998). La Administración Inspectora. *Revista de administración pública*. 1(154). 39-58. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=16962>
- Cano, T. (2008). *Presunciones y valoración legal de la prueba en el Derecho administrativo sancionador*. Civitas.
- Capcha, O. (2011). Sanciones y Recompensas para combatir la corrupción en las entidades públicas. *Revista jurídica del Perú*. 1(2). [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/biblioteca/Biblio_con.nsf/999a45849237d86c052577920082c0c3/41D55A83C8500A9105258035006EC3FC/\\$FILE/REVISTAJURIDICA123.PDF](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/biblioteca/Biblio_con.nsf/999a45849237d86c052577920082c0c3/41D55A83C8500A9105258035006EC3FC/$FILE/REVISTAJURIDICA123.PDF)

Casafranca, A. (2021). *El acto administrativo: concepto, requisitos de validez, nulidad y eficacia. Pasión por el derecho.*

<https://lpderecho.pe/actos-administrativos-concepto-validez-nulidad/>

Chavarry, V., (2018). *Transporte Terrestre Nacional e Internacional. Regulación, fiscalización y procedimiento sancionador.* Lex & Iuris S.A.C.

Código Procesal Penal, Decreto Legislativo N° 957, 4 de julio del 2004 (Perú).

Constitución Política Del Perú (1993). Art. 2, 29 de diciembre de 1993.

<http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/documentos/constitucionparte1993-12-09-2017.pdf>

Corte Interamericana de Derechos Humanos (2006). Sentencia Plenaria Caso de la Masacre de Pueblo Bello contra Colombia. 31 de enero de 2006.

https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_140_esp.pdf.

Corte Suprema de Justicia de la República (2012). Sentencia Plenaria Casatoria N.º 4445-2011. La carga dinámica de la prueba. 25 de octubre del 2012.

<https://es.scribd.com/document/327002748/CAS-N%C2%BA-4445-2011-AREQUIPA-Cargas-Dinamica>

Danos, J., (2010). La preferencia de los principios de la potestad sancionadora establecidos en la Ley del Procedimiento Administrativo General respecto de las normas especiales sobre la materia. *La preferencia de los principios de la potestad sancionadora.* (1), 859-877.

[https://vlex.com.pe/vid/preferencia-sancionadora-establecidos-](https://vlex.com.pe/vid/preferencia-sancionadora-establecidos-337623218)

[337623218](https://vlex.com.pe/vid/preferencia-sancionadora-establecidos-337623218)

- D. S. No 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Diario Oficial El Peruano (2009).
<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9895-017-2009-mtc>
- Díaz, J. (2002). *Actas, informes y requerimientos de la inspección de trabajo*. [Tesis de Maestría, Universidad de la Laguna]. Repositorio institucional.
<https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/9959/cs129.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Falcón, E. (2003). *Tratado de la Prueba: Civil, Comercial, Laboral, Penal, Administrativa: Principios y Sistemas Probatorios, Carga de la Prueba, Factores Psicológicos, la Informática, el Lenguaje, Apreciación o Valoración, Prueba Ilícita, Medios Probatorios Documentales e Informativos*. Astrea
- Fernández, M. (2005). *Prueba y presunción de inocencia*. España: lustel.
- Fernández, M. (2007). La valoración de pruebas personales y el estándar de duda razonable. *Cuadernos electrónicos de filosofía del derecho*. 1(1), 1-12. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2260161>
- Fernández, S. (2002). La actividad administrativa de inspección. El régimen jurídico general de la función inspectora. *Recensiones y noticias de libros*. (1), 558-561.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7305773>
- Ferrer, J. (2005). *Prueba y verdad en el Derecho*. España: Ediciones jurídicas y sociales.
- Ferrer, J. (2007). *La valoración racional de la prueba*. España: Marcial Pons
- Gascón, M., (2010). *Los hechos del derecho*. España: Marcial Pons.
- Ley N° 23853. Ley Orgánica que regula las Municipalidades del Estado Peruano (09 de junio de 1984).

<https://diariooficial.elperuano.pe/pdf/0015/3-ley-organica-de-municipalidades-1.pdf>

Ley N° 27181. Ley General que regula el Transporte y Tránsito Terrestre del Estado Peruano (21 de noviembre de 2012).

<https://www.gob.pe/institucion/congreso-de-la-republica/normas-legales/9868-27181>

Ley 27444. Ley del procedimiento administrativo general. Diario Oficial El Peruano (2019).

<https://diariooficial.elperuano.pe/pdf/0005/13-texto-unico-ordenado-de-la-ley-27444-ley-de-procedimiento-administrativo-general-1.pdf>

Lima. Municipalidad Metropolitana de Lima. (2004). Ordenanza N° 104 modificatoria de las ordenanzas N°. 104 y 196. Diario oficial El Peruano, 19-09-2004.

<http://www.transparencia.munlima.gob.pe/images/descargas/gobiernoabierto/transparencia/mml/planeamiento-y-organizacion/normas-legales-tupa/02-Gerencia-de-Transporte-Urbano/27.-%20Ordenanza%20693.pdf>

Lima. Municipalidad Metropolitana de Lima. (2004). Ordenanza N° 104 modificatoria de las ordenanzas N°. 104 y 196. Diario oficial El Peruano, 19-09-2004.

<http://www.transparencia.munlima.gob.pe/images/descargas/gobiernoabierto/transparencia/mml/planeamiento-y-organizacion/normas-legales-tupa/02-Gerencia-de-Transporte-Urbano/27.-%20Ordenanza%20693.pdf>

Lima. Municipalidad Metropolitana de Lima (2004). Ordenanza N° 708 que establece la resolución de sanción como la forma para imponer sanciones por infracciones de transporte. Diario oficial El Peruano, 15-

10-2004.

<https://www.munlima.gob.pe/images/descargas/gobierno-abierto/transparencia/mml/planeamiento-y-organizacion/normas-legales-tupa/02-Gerencia-de-Transporte-Urbano/29.-%20Ordenanza%20708.pdf>

López, F., (2017). Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. *Actualidad Jurídica Ambiental*. (65), 73-75.
https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2012/01/2017_02_Recopilatorio_65_AJA_Febrero.pdf

López, J. (2014). *Factores relevantes que vulneran el derecho de defensa del contribuyente en la notificación de las actas probatorias sancionatorias emitidas por el fedatario fiscalizador de la SUNAT región Huánuco, ejercicio 2014*. [Tesis de Maestría, Universidad Nacional Hermilio Valdizan]. Repositorio institucional.
<http://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/UNHEVAL/2897/PTPF%2000003%20L88.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Martínez, G. (2017). *La presunción de inocencia y la necesidad de un mínimo de actividad probatoria para su destrucción* [Tesis de Maestría, Universidad Garcilaso de la Vega]. Repositorio institucional.
<http://repositorio.uigv.edu.pe/handle/20500.11818/1634>

Medina, F. (1999). Corrupción y mala gestión de la res publica: el problema de la improbidad administrativa y su tratamiento en el derecho administrativo sancionador brasileño. *Revista de administración pública*. (149), 487-522.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=17437>

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2016). *Guía práctica sobre la actividad probatoria en los procedimientos administrativos*. Lima.
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1526156/Gu%C3%ADa>

%20pr%C3%A1ctica%20actividad%20probatoria%20procedimientos%
20administrativos.pdf

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2011). Decreto supremo N° 004-2011-MTC, de 22 de abril del 2009, Decreto Supremo que incorpora Disposición Complementaria Final al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. <http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/Modificatorias017.pdf>

Ministerio Público y la Fiscalía de la Nación (2008). *Nuevo código procesal penal*. Perú: Ministerio Público. https://www.mpf.n.gob.pe/escuela/contenido/publicaciones/nuevo_codigo_p.pdf

Morón, J. (2001). Los actos administrativos en la nueva Ley del Procedimiento Administrativo General. *Derecho & Sociedad*, (17), 242-257. https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=Los+Actos+Administrativos+en+la+nueva+Ley+del+Procedimiento+Administrativo+General&btnG=

Motilla, A. (1999). Control administrativo de la licitud de las entidades religiosas; la aplicación del orden público en la inscripción en el registro. *Revista de administración pública*. 25(149), 63-104. <http://www.cepc.gob.es/publicaciones/revistas/revistaselectronicas?IDR=1&IDN=147&IDA=24238>

Navarro, E. (2010). *La transgresión del derecho de presunción de inocencia por el Ministerio Público de Trujillo*. [Tesis de Doctorado, Universidad Nacional de Trujillo]. Repositorio institucional. <https://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/5659/Tesis%20>

Doctorado%20-

%20Edwin%20Navarro%20Vega.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ochoa, C., Zegarra, D., y Baca, V., (2011). Ponencias de las Jornadas por los 10 años de la Ley de Procedimiento Administrativo General. Perú: PUCP

Organización de las Naciones Unidas (1966): Asamblea General, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. 16 de diciembre de 1966, Naciones Unidas, vol. 999, p. 171, <https://www.refworld.org/es/docid/5c92b8584.html>

Ordenanza Municipal N.º 1599 (1 de abril del 2012). Regula la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima. Diario Oficial El Peruano.

ONU: Asamblea General, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General en su resolución 2200 A (XXI), de 16 de diciembre de 1966, Naciones Unidas.

Pardo, M. (2005). The Field of Evidence and the Field of Knowledge. *Law and Philosophy*. 24(4), 1-69. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=691703

Perú, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2009). Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, de 22 de abril del 2009, Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte. 22-04-2009. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9895-017-2009-mtc>

Perú, Congreso De La República (2008). Ley que regula el proceso contencioso administrativo (Ley N° 27584). Diario Oficial el Peruano. http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_1_69.pdf

- Perú, Gerencia Central de Planeamiento Estratégico (2016). Directiva N° 010-2016-CG/GPROD, de 16 de mayo de 1916 para el Procedimiento administrativo sancionador por responsabilidad administrativa funcional. *Diario Oficial el Peruano*. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/directiva-n-010-2016-cggprod-procedimiento-administrativo-resolucion-no-129-2016-cg-1377884-1/>
- Perú, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2019). Ley del Procedimiento Administrativo General (Ley N° 27444). Diario Oficial el Peruano. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/320709/DS_004-2019-JUS.pdf
- Perú, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2019). Ley del Procedimiento Administrativo General (Ley N° 27444). Diario Oficial el Peruano. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/320709/DS_004-2019-JUS.pdf
- Peyrano, J. (2008). Las cargas probatorias dinámicas, hoy. *Revista de responsabilidad civil y seguros: publicación mensual de doctrina, jurisprudencia y legislación*. (1), 1-8. http://faeproc.org/wp-content/uploads/2016/02/Rosario_34.pdf
- Polo, A. (1985). La presunción de veracidad de los documentos de inspección. *Impuestos*. (1), 1-54.
- Rebollo, M., Izquierdo, M., Alarcón, L., y Bueno, A. (2005). Panorama del derecho administrativo sancionador en España. *Revista Estudios Socio-Jurídicos*. 7(1), 23-74. <https://www.redalyc.org/pdf/733/73370101.pdf>

Resolución S/N-1941-MTC. (15 de noviembre de 1941). Reglamento General de Tránsito de la República del Perú. Hemeroteca Revistas Jurídicas, 15 de noviembre de 1941.

Reyes, J. (2017). *La vulneración del principio de presunción de inocencia en el procedimiento abreviado en el código orgánico integral penal*. [Tesis profesional de Derecho, Universidad Internacional del Ecuador] Repositorio institucional.

<https://repositorio.uide.edu.ec/handle/37000/1781>

Rivero, R. (1999). *El Estado vigilante consideraciones jurídicas sobre la función inspectora de la Administración*. España: Tecnos

Roldán, G. (2016). *Límites al poder dispositivo y control judicial a los preacuerdos en aplicación del estándar de prueba para condenar*. [Tesis de Maestría, Universidad de Medellín]. Repositorio institucional https://repository.udem.edu.co/bitstream/handle/11407/4182/T_MDP_14.pdf?sequence=1

Sentencia Plenaria Casatoria N.º 1-2017/CIJ-433 (2017). Alcances del delito de lavado de activos: artículo 10 del Decreto Legislativo 1106, modificado por el Decreto Legislativo 1249; y, estándar de prueba para su persecución procesal y condena. Corte Suprema de Justicia de la República. 25 de octubre del 2007. <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2017/10/Legis.pe-Sentencia-Plenaria-Casatoria-1-2017-CIJ-433.pdf>

Shimabukuro, R., (2003). *La instrucción del Procedimiento Administrativo*. Ara Editores.

Sotomayor, L. (2007). El Procedimiento Administrativo Sancionador y los Derechos Fundamentales. *Revista de administración pública*. (180), 425-469. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7307872>

- Taruffo, M., (2012). *Proceso y Decisión*. España: Marcial Pons
- Terrazas, B. (2017). *La aplicación de la teoría de las cargas probatorias dinámicas para casos médicos en materia de protección al consumidor*. [Tesis de segunda especialidad en Derecho, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio institucional http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8567/TERRAZAS_BRESIA_proteccion%20al%20consumidor.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Tirado, J. (2017). Reflexiones en Torno a La Potestad de Inspección o Fiscalización de La Administración Pública. *Derecho y Sociedad* (2). <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/13177/13790>
- Tribunal Constitucional de España (2008). Sentencia 40/2008 recaída en el expediente Nro. 6545-2004. Antonio Palma Villalón contra la Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 1 de Córdoba recaída el 6 de septiembre de 2004 en el procedimiento abreviado núm. 13-2004, y contra el Auto de 21 de septiembre de 2004 que desestima el incidente de nulidad de actuaciones promovido contra la referida Sentencia. 15 de abril del 2008. <http://hj.tribunalconstitucional.es/es-ES/Resolucion/Show/6272>
- Tribunal Constitucional del Perú (1990). Sentencia recaída en el expediente N° 76/1990. Luis Fernández Fernández-Madrid en su propio nombre. 30 de mayo de 1990. <http://hj.tribunalconstitucional.es/es-ES/Resolucion/Show/1501>
- Tribunal Constitucional del Perú (2002). Sentencia recaída en el expediente N° 238-2002-AA/TC. Lizandro Ricardo Zapata Corrales contra la sentencia expedida por la Sala de Derecho. 12 de noviembre del 2001.

<http://www.gmu.munlima.gob.pe/sites/default/files/resoluciones/2016/R.G.%20353-2016-GTU.pdf>

Tribunal Constitucional del Perú (2004). Sentencia recaída en el expediente. N° 2192-2004-AA /TC. Gonzalo Antonio Costa Gómez y doña Martha Elizabeth Ojeda Dioses contra la resolución de la Sala Especializada en lo Civil de Tumbes. 7 de mayo del 2004.
<https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/02192-2004-AA.html>

Tribunal Constitucional del Perú (2004). Sentencia recaída en el expediente. N° 2868-2003-AA/TC. Pedro Sabana Gutiérrez, Luis segura Cabel, Salvador alfaro Gamarra, Wliigio Cabel Nunja, José Ríos de Rosario, Florencio Chávez Delgado y Tomás Chávez, contra la sentencia de la Segunda Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de La Libertad. 3 de febrero del 2004.
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2004/02868-2003-AA.html>

Tribunal Constitucional del Perú (2005). Sentencia recaída en el expediente. N° 881.1-2005-PHC/TC. Charles Tei Fleming contra a la resolución de la Primera Sala Penal de la Corte Superior de Justicia de Lima. 29 de noviembre del 2005.
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/08811-2005-HC.pdf>

Tribunal Constitucional del Perú (2006). Sentencia recaída en el expediente. 0023-2005-PI/TC. Walter Albán Peralta, defensor del Pueblo en funciones, contra el tercer y cuarto párrafo del artículo 15.º de la Ley N.º 28237, Código Procesal Constitucional, que establece la procedencia de la medida cautelar en los procesos de amparo en los que se cuestionen actos administrativos expedidos por los gobiernos locales y regionales. 27 de octubre del 2006.
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/08811-2005-HC.pdf>

Tribunal Constitucional del Perú (2007). Sentencia recaída en el expediente. N° 1776-2004-AA/TC. Víctor Augusto Morales Medina contra la Resolución de Vista de la Tercera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima. 9 de enero del 2004.
<https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2007/01776-2004-AA.pdf>

Tribunal Constitucional del Perú (2008). Sentencia recaída en el expediente. N° 00605-2008-PA/TC. Promotora e Inmobiliaria Town contra la sentencia de la Segunda Sala Civil de la Corte Superior. 28 de enero 2007. <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2009/00605-2008-AA.pdf>

Tribunal Constitucional del Perú (2008). Sentencia recaída en el expediente. N° 08495-2006-PAITC. Ramiro Eduardo de Valdivia Cano contra la sentencia de la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima. 7 de agosto 2008.
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2008/08495-2006-AA.pdf>

Tribunal Constitucional del Perú (2012). Sentencia recaída en el expediente. N° 04628-2012-PHC/TC. Rosa Hinojosa Arellano de Salazar contra la resolución expedida por la Segunda Sala Penal para Procesos con Reos Libres de la Corte Superior de Justicia de Lima. 22 de mayo 2013.
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2013/04628-2012-HC.html>

Tribunal Constitucional del Perú (2012). Sentencia recaída en el expediente. N° 001-2012-SERVIR/TSC. 18 de mayo 2012.
<https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2020/08/Res.-11-2020-Servir-precedente-admin-imputacion-LP.pdf>

Tribunal Constitucional del Perú (2012). Sentencia recaída en el expediente. N° 00156-2012-PHC/TC. Cesar Humberto Tineo Cabrera contra la sentencia expedida por la Tercera Sala Penal para los Procesos con Reos Libres de la Corte Superior de Justicia de Lima. 8 de agosto de

2012.

http://www.congreso.gob.pe/Docs/DGP/CCEP/files/cursos/2017/files/00156-2012-htineo_debido_proceso_parl..pdf

Tribunal Europeo de Derechos Humanos (1999). Sentencia recaída en el expediente. N° 25444/94. Pelissier and Sassi contra Francia. 25 de marzo 1998.

https://idehpucp.pucp.edu.pe/images/publicaciones/derecho_al_debido_proceso_en_jurisprudencia_de_corte_interamericana_ddhh.pdf

Tribunal Europeo de Derechos Humanos (2011). Sentencia recaída en el expediente. N° 28834/08. José Francisco Lizaso Azconobieta contra el Reino de España. 28 de junio 2011.

<https://www.idhc.org/es/actualidad/el-tribunal-europeo-de-derechos-humanos-condena-a-espana-por-violacion-del-derecho-a-la-presuncion-de-inocencia.php>

Yepes, J. y Pulido, Y. (2011). *Línea jurisprudencial sobre la presunción de inocencia*. [Tesis profesional en Derecho, Pontificia Universidad de Medellín]. Repositorio institucional

<https://repository.udem.edu.co/bitstream/handle/11407/296/L%c3%adn%20jurisprudencial%20sobre%20la%20presunci%c3%b3n%20de%20inocencia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Yzquierdo, L. (2014). *La carga probatoria dinámica, su necesidad de ser legislada en el proceso civil peruano*. [Tesis de Maestría, Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo]. Repositorio institucional

<http://repositorio.unprg.edu.pe/bitstream/handle/UNPRG/7463/BC-122%20YZQUIERDO%20HERNANDEZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

y

ANEXOS

Matriz de coherencia interna

TITULO	PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLES E INDICADORES
El mérito probatorio del acta de control y la vulneración al Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana en el año 2020	<p>PROBLEMA GENERAL</p> <p>¿De qué manera el mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL</p> <p>Determinar cómo el mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020.</p>	<p>HIPOTESIS GENERAL</p> <p>El mérito probatorio del acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las Empresas de Transporte en Lima Metropolitana durante el 2020.</p>	<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>X. El mérito probatorio del acta de control.</p> <p>DIMENSIONES</p> <p>X1: Condiciones requisitos de validez defectuosos</p> <p>X2: Hechos verificados</p> <p>X3: Tipificación</p> <p>X4: Lugar donde se fiscaliza</p> <p>X5: Sujetos fiscalizados</p>
	<p>PROBLEMAS ESPECIFICOS</p> <p>¿De qué manera, las condiciones o requisitos de validez defectuosos del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?</p>	<p>OBJETIVOS ESPECIFICOS</p> <p>Determinar de qué manera, las condiciones o requisitos de validez defectuosos del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p>	<p>HIPOTESIS ESPECIFICAS</p> <p>Las condiciones o requisitos de validez defectuosos del acta de control vulneran el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p>	<p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>Y. El Principio de Presunción de Licitud.</p> <p>DIMENSIONES</p> <p>Y1: Garantía constitucional.</p> <p>Y2: El Debido Proceso</p>
	<p>¿De qué manera la omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el Principio de</p>	<p>Determinar de qué manera la omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el</p>	<p>La omisión de los hechos verificados en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de</p>	

	<p>Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?</p> <p>¿De qué manera la tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?</p> <p>¿De qué manera el lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?</p> <p>¿De qué manera, la determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020?</p>	<p>Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p> <p>Determinar de qué manera la tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p> <p>Determinar de qué manera el lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p> <p>Determinar de qué manera, la determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p>	<p>las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p> <p>La tipificación de las infracciones consignadas en el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p> <p>El lugar donde se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p> <p>La determinación del sujeto a quien se fiscaliza y levanta el acta de control vulnera el Principio de Presunción de Licitud de las empresas de transporte en Lima Metropolitana durante el año 2020</p>	
--	--	---	---	--

Instrumento

Cuestionario

Cuestionario – El mérito probatorio del acta de control

En la presente se muestran una serie de preguntas las cuales se encuentran enfocadas en la respuesta de los objetivos planteados previamente en el desarrollo de la investigación, alineados a las variables y dimensiones consideradas previamente. En función de lo mencionado, es preciso resaltar que la información será tratada de manera anónima, confidencial y será de uso exclusivamente académico, por lo cual, se sugiere contestar con la mayor sinceridad posible, dado que los datos serán tratados a través de programas estadísticos para obtener resultados de manera idónea.

Puede marcar cada una de las casillas con un aspa o cruz, considerando los siguientes valores nunca (1), casi nunca (2), a veces (3), casi siempre (3) y siempre (5).

D1. Condiciones requisitos de validez defectuosos						
Indicador. Competencial						
N°	Ítems	1	2	3	4	5
1	¿Considera que el IMT cuenta con conocimientos especializados en materia de transporte?	1	2			
2	¿Considera que el IMT es permanentemente capacitado para el desarrollo de sus funciones?	1	2			
Indicador. Estatus funcional						
3	¿Considera que el Contrato Administrativo de Servicios (CAS) es un medio inestable para la relación laboral entre el IMT y la ATU?				2	1
4	¿Considera que la relación laboral entre el IMT y el ATU es estable, dada la trascendencia de las funciones del IMT?	1	2			
5	¿Considera que una relación laboral inestable entre el IMT y la ATU genera				2	1

	incertidumbre en la asunción de responsabilidades de este servidor?					
Indicador. Requisitos formales						
6	¿Considera que un acta de control correctamente llenada y sin errores, omisiones o borrones genera validez en este documento?				2	1
7	¿Considera que un IMT especializado y capacitado permanentemente tiene más probabilidades de llenar correctamente el acta de control?				2	1
D2. Hechos verificados						
Indicador. Omisión de consignar						
8	¿Considera muy relevante que el IMT describa, en las actas de control, los hechos verificados durante el desarrollo de sus funciones?				2	1
9	¿Considera que la omisión del IMT de consignar los hechos verificados en el acta es lesiva?				2	1
Indicador. Precisión defectuosa						
10	¿Considera que, en lugar que el IMT transcriba la tipificación de la infracción en el acta de control, precise, en estas, los hechos verificados durante el desarrollo de sus funciones?				2	1
D3. Tipificación						
Indicador. Sobre un sujeto ajeno a la relación de transporte						
11	¿Considera que la tabla de Infracciones de la Ordenanza Municipal N° 1599, contiene algunas conductas que pueden ser realizadas por una persona ficticia como la Empresa de Transporte?		1	2		
12	¿Considera que las infracciones relacionadas a la tramitación o vigencia de documentos propios del servicio de transporte pueden ser cumplidas y exigidas a la Empresa de Transporte?				2	1
13	¿Considera que en la tabla de infracciones debería tipificarse infracciones sólo para las Empresas de transporte y no los conductores o cobradores?				2	1

Indicador. Conductas relacionadas al reglamento de tránsito						
14	¿Considera que las infracciones relacionadas al reglamento de tránsito no deben formar parte de la tabla de infracciones del servicio de transporte?				2	1
15	¿Considera que las infracciones relacionadas al acto de conducir pueden ser cumplidas y exigidas a la Empresa de Transporte?	1	2			
D4. Lugar donde se fiscaliza						
Ítem. Acción de control de campo						
16	¿Considera que la forma más idónea de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa de Transporte sea en fiscalización de campo (vía pública)?	1	2			
17	¿Considera que sería efectiva la detección de incumplimientos de las Empresa de Transporte en fiscalización de campo (vía pública)?	1	2			
Indicador. Acción de control de gabinete						
18	¿Considera que la forma más idónea de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa de Transporte sea desde el escritorio del funcionario?				2	1
19	¿Considera que sería efectiva la detección de incumplimientos de las Empresa de Transporte en fiscalización de gabinete?				2	1
D5. Sujetos fiscalizados						
Indicador. Al conductor						
20	¿Considera que, a los conductores se les puede exigir el cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?	1	2			
21	¿Considera que los conductores tienen control del cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?	1	2			
Indicador. Al cobrador						
22	¿Considera que, a los cobradores se les puede exigir el cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?	1	2			
23	¿Considera que los cobradores tienen control del cumplimiento de las obligaciones de las Empresa de Transporte?	1	2			


Cuestionario – El principio de presunción de licitud

Puede marcar cada una de las casillas con un aspa o cruz, considerando los siguientes valores nunca (1), casi nunca (2), a veces (3), casi siempre (4) y siempre (5).

D1. Garantía Constitucional						
Indicador. Presunción de inocencia						
N°	Ítems	1	2	3	4	5
1	¿Considera que un acta de control, con errores, omisiones, o defectos es un medio probatorio que destruya la presunción de inocencia del presunto infractor?	87	5			
2	¿Considera que un acta de control, levantada un IMT sin especialización ni capacitación, es un medio probatorio que destruye la presunción de inocencia del presunto infractor?	83	9			
3	¿Considera que un acta de control, levantada por un IMT que omita consignar los hechos verificados, sea un medio probatorio que destruya la presunción de inocencia del presunto infractor?	82	10			
Indicador. La carga de prueba de la administración						
4	¿Considera que un acta de control levantada por el IMT es el único medio probatorio que se deba actuar en la etapa probatoria del Procedimiento Administrativo Sancionador?	1	2			
Indicador. Estándar de prueba que rebase la duda razonable (nivel de probanza)						
5	¿Considera que un acta de control levantada por el IMT determine con certeza y sin mínima duda, la conducta antirreglamentaria de un supuesto infractor?	1	2			
D2. El debido proceso						
Indicador. La motivación de las decisiones						
6	¿Considera que un acta de control levantada por el IMT sea suficiente para sustentar una decisión razonada, congruente y motivada?	1	2			
7	¿Considera que la omisión de una decisión razonada, congruente y motivada limita conocer lo que se imputa y defenderse de aquella imputación?	1	2			

Indicador. Procedimiento regular						
8	¿Considera que se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en una decisión en un acta de control con errores, omisiones, o defectos?	1	2			
9	¿Considera que se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control, levantada por un IMT sin especialización ni capacitación?	1	2			
10	¿Considera que se desarrolla un procedimiento regular, sustentando en un acta de control en el que se ha omitido consignar los hechos verificados?	1	2			

Validación de instrumentos

**Universidad
Inca Garcilaso de la Vega**
Nuevos Tiempos. Nuevas Ideas

**ESCUELA DE POSGRADO
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

Después de revisado el instrumento, es valiosa su opinión acerca de lo siguiente:

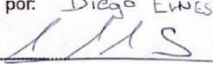
Menos de	50 - 60 - 70 - 80 - 90 - 100
1. ¿En qué porcentaje estima Usted que con este instrumento se logrará el objetivo propuesto?	() () () () () <input checked="" type="checkbox"/>
2. ¿En qué porcentaje considera que los ítems están referidos a Las variables del estudio?	() () () () () <input checked="" type="checkbox"/>
3. ¿Qué porcentaje de los ítems planteados son suficientes para a lograr los objetivos?	() () () () () <input checked="" type="checkbox"/>
4. ¿En qué porcentaje, los ítems son de fácil comprensión?	() () () () () <input checked="" type="checkbox"/>
5. ¿Qué porcentaje de los ítems siguen secuencia lógica?	() () () () () <input checked="" type="checkbox"/>
6. ¿En qué porcentaje valora Usted que con este instrumento se obtendrán datos similares en otras muestras?	() () () () () <input checked="" type="checkbox"/>

SUGERENCIAS

1. ¿Qué ítems considera Usted deberían agregarse?
.....
.....
2. ¿Qué ítems estima podrían eliminarse?
.....
.....
3. ¿Cuáles ítems considera deberán reformularse o precisarse mejor?
.....
.....

Fecha:

Validado por: Diego Ernesto Tolmos Saponara

Firma: 

DIEGO ERNESTO TOLMOS SAPONARA
ABOGADO
CAL. 26023



ESCUELA DE POSGRADO
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Después de revisado el instrumento, es valiosa su opinión acerca de lo siguiente:

Menos de **50 - 60 - 70 - 80 - 90 - 100**

1. ¿En qué porcentaje estima Usted que con este instrumento se logrará el objetivo propuesto?

2. ¿En qué porcentaje considera que los ítems están referidos a Las variables del estudio?

3. ¿Qué porcentaje de los ítems planteados son suficientes para a lograr los objetivos?

4. ¿En qué porcentaje, los ítems son de fácil comprensión?

5. ¿Qué porcentaje de los ítems siguen secuencia lógica?

6. ¿En qué porcentaje valora Usted que con este instrumento se obtendrán datos similares en otras muestras?

SUGERENCIAS

1. ¿Qué ítems considera Usted deberían agregarse?
.....
.....

2. ¿Qué ítems estima podrían eliminarse?
.....
.....

3. ¿Cuáles ítems considera deberán reformularse o precisarse mejor?
.....
.....

Fecha:

Validado por:

Firma:

Marcos Aguirre Cardoza
ABOGADO
Reg. CAL. 44581



ESCUELA DE POSGRADO
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Después de revisado el instrumento, es valiosa su opinión acerca de lo siguiente:

- | Menos de | 50 - 60 - 70 - 80 - 90 - 100 |
|---|---|
| 1. ¿ En qué porcentaje estima Usted que con este instrumento se logrará el objetivo propuesto? | () () () () () <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2. ¿En qué porcentaje considera que los ítems están referidos a Las variables del estudio? | () () () () () <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3. ¿Qué porcentaje de los ítems planteados son suficientes para a lograr los objetivos? | () () () () () <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4. ¿En qué porcentaje, los ítems son de fácil comprensión? | () () () () () <input checked="" type="checkbox"/> |
| 5. ¿Qué porcentaje de los ítems siguen secuencia lógica? | () () () () () <input checked="" type="checkbox"/> |
| 6. ¿En qué porcentaje valora Usted que con este instrumento se obtendrán datos similares en otras muestras? | () () () () () <input checked="" type="checkbox"/> |

SUGERENCIAS

1. ¿Qué ítems considera Usted deberían agregarse?

2. ¿Qué ítems estima podrían eliminarse?

3. ¿Cuáles ítems considera deberán reformularse o precisarse mejor?

Fecha:

Validado por: LEIDER PEREZ KERRERA
 CAC 8803

Firma: DNI 44628150