



Universidad Nacional
SAN LUIS GONZAGA



Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional

Esta licencia permite a otras distribuir, combinar, retocar, y crear a partir de su obra de forma no comercial y, a pesar que son nuevas obras deben siempre rendir crédito y ser no comerciales, no están obligadas a licenciar sus obras derivadas bajo los mismos términos.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>



UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA



"AÑO DE LA RECUPERACION Y CONSOLIDACION DE LA ECONOMICA PERUANA"

....

EVALUACION DE ORIGINALIDAD

CONSTANCIA

El que suscribe, deja constancia que se ha realizado el análisis con el software de verificación de similitud de la **TESIS** titulada:

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL Y TRÁNSITO TERRESTRE EN EL PERÚ AL AÑO 2023

Presentado por:

QUISPE RODRÍGUEZ, JOSÉ BENICIO

Que, conforme al informe automatizado de originalidad emitido por el Operador del Programa Informático Evaluador de Originalidad de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la UNICA, se concluye que;

El resultado obtenido es del 14% por el cual se le otorga el calificativo APROBADO, según Reglamento de Evaluación de la Originalidad

Para dar fe, se adjunta al presente el reporte de similitud de las bases de datos de Ithenticate.

Ica, 11 de Junio del 2025

UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
DIRECCIÓN DE UNIDAD DE INVESTIGACIÓN




Dra. ROSALINA TRAVEZAN MOREYRA
DIRECTORA

**UNIVERSIDAD NACIONAL “SAN LUIS
GONZAGA”
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA
POLÍTICA**



**TESIS
“PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR
ESPECIAL Y TRÁNSITO TERRESTRE EN EL PERÚ AL AÑO
2023”**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
SOCIEDAD, DESARROLLO SOSTENIBLE, POLÍTICAS PÚBLICAS Y
AMBIENTALES**

Para optar el Título Profesional de Abogado

Bach. QUISPE RODRÍGUEZ, José Benicio

AUTOR

**ICA – PERU
2024**

A mi familia por todos los sacrificios, compromisos asumidos para contribuir con el desarrollo perfil de Abogado.

JOSÉ.

AGRADECIMIENTOS

A las autoridades de la Alta Dirección de la Universidad Nacional “San Luis Gonzaga” de Ica por su gestión responsable para entregarnos una institución con Licenciamiento.

Al Dr. Wenceslao Miguel, Quispe Segovia, Decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Política, Autoridades, Servidores Administrativos responsables del Programa Académico de Derecho por su apoyo permanente en nuestra formación profesional.

A los docentes del Programa, por sus esfuerzos, compromisos e involucramientos particulares para vernos realizados.

Al Dr. Marco Antonio Velásquez Cabrera quien en su calidad de asesor, estuvo atento para poder aclarar dudas, realizar sugerencias.

A mis compañeras, compañeros del aula donde estudiamos por los seis años de compartir con este humilde servidor.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARATULA	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
ÍNDICE	iv
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
I.INTRODUCCIÓN	08
II.ESTRATEGIA METODOLÓGICA	17
2.1. TIPO. NIVEL Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	17
2.2. POBLACIÓN. MUESTRA. MUESTREO	18
2.3. TÉCNICA E INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN	20
III.RESULTADOS	21
IV. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	33
V.CONCLUSIONES	37
VI.RECOMENDACIONES	38
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	39
VIII. ANEXOS	42

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla I: PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL	21
Tabla II: Dimensión: Fase Instructora.	23
Tabla III: Dimensión: Fase Ejecutora.	25
Tabla IV: TRANSITO TERRESTRE.	26
Tabla V: Dimensión: Personas.	27
Tabla VI: Dimensión: Mercancías.	29
Tabla VII: Prueba de normalidad	30

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1:	PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL	21
Figura 2:	Dimensión: Fase Instructora.	23
Figura 3:	Dimensión: Fase Ejecutora.	25
Figura 4:	TRANSITO TERRESTRE.	26
Figura 5:	Dimensión: Personas.	27
Figura 6:	Dimensión: Mercancías.	29

RESUMEN

La Tesis “PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL Y TRÁNSITO TERRESTRE EN EL PERÚ AL AÑO 2023” tuvo como objetivo demostrar la relación entre las variables formuladas en el contexto y período de tiempo indicado.

Para hacerla efectiva, desde el punto de vista legal se han tomado en cuenta: la Constitución Política del Perú de 1993; la Ley 30220, Ley Universitaria; Legislación relacionada a Procedimiento Administrativo Sancionador Especial el Estatuto de la UNICA; Normatividad Laboral; la Resolución Rectoral 029-2021-4, Líneas de Investigación UNICA; la Resolución Rectoral 048-2021-R, Reglamento de Grados y Títulos de la UNICA y la Resolución Rectoral 1320-2021-R, Guía para la Elaboración del Proyecto, Informe Final de Tesis UNICA.

En el proceso de recolección de datos se recurrió a la Técnica de la Encuesta y los instrumentos de recojo de datos: Cuestionario sobre Procedimiento Administrativo Sancionador Especial; Cuestionario sobre Tránsito Terrestre.

De los resultados obtenidos se deduce que: entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023, existe una relación muy estrecha; entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023, existe una relación muy importante.

PALABRAS CLAVE: Procedimiento Administrativo, Instructiva, Ejecutora, Sancionador.

ABSTRACT

The Thesis "SPECIAL SANCTIONING ADMINISTRATIVE PROCEDURE AND LAND TRANSIT IN PERU TO THE YEAR 2023" aimed to demonstrate the relationship between the variables formulated in the context and period of time indicated.

To make it effective, from the legal point of view, the following have been taken into account: the Political Constitution of Peru of 1993; Law 30220, University Law; Legislation related to the Special Administrative Sanctioning Procedure the Statute of UNICA; Labor Regulations; Rectoral Resolution 029-2021-4, UNICA Research Lines; Rectoral Resolution 048-2021-R, UNICA Degrees and Degrees Regulations and Rectoral Resolution 1320-2021-R, Guide for the Preparation of the Project, UNICA Final Thesis Report.

In the data collection process, the Survey Technique and data collection instruments were used: Questionnaire on Special Sanctioning Administrative Procedure; Questionnaire on Land Transit.

From the results obtained, it can be deduced that: between the Investigative Phase of the Special Sanctioning Administrative Procedure and land transit of persons in Peru to the year 2023, there is a very close relationship; between the Execution Phase of the Special Sanctioning Administrative Procedure and land transit of goods in Peru to the year 2023, there is a very important relationship.

KEY WORDS: Administrative, Instructive, Executory, Sanctioning Procedure.

I. INTRODUCCIÓN

El Procedimiento Administrativo Sancionador Especial es un tipo de procedimiento diferente al general ya que dan respuesta a un requerimiento específico, con gestiones más simples que los que por lo general se realizan en el general.

A través del Decreto Supremo 004-2020-MTC se puso en vigencia el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en temas de transporte, tránsito y terrestre y aspectos conexos. Es fundamental para que se dé el debido procedimiento tener una notificación, facultad para contratar, merituar pruebas, hacer uso de la palabra, decisión fundamentada, plazo razonable para realizar contestaciones, facultad de impugnar. Este Procedimiento Especial cuenta con dos fases: Fase instructora: inicia con la comunicación de la imputación de cargos. En el sector Transportes, inicia con el Acta de Fiscalización o la resolución de inicio, mientras que para tránsito, se inicia con la papeleta por infracción de tránsito (PIT) o la resolución de inicio. La notificación es legal cuando se entrega directamente el documento, o se hace entrega en el domicilio del infractor. En esta fase, se puede voluntariamente reconocer de forma voluntaria la infracción y realizar el pago de la multa, o presentar los descargos que creas convenientes al órgano Instructor. Si decides presentar tu descargo, deberás hacerlo dentro de los 5 días hábiles desde el día siguiente de ser notificado. Puedes solicitar una ampliación para presentar tus descargos hasta antes de la Resolución Final. Los medios de prueba del sector son: Actas de Fiscalización, las papeletas de infracción de tránsito, Informes de gabinete, documentos de constataciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones u otras entidades del sector, un detalle es que así haya o no hecho descargo, el MTC determinará conductas irregulares. Esta fase concluye con el Informe Final de Instrucción (IFI) con los fundamentos normativos que correspondan, la sanción, asimismo, el archivo del procedimiento. Se consignarán medidas administrativas que conciernen. Si se establece responsabilidad a través de otros medios probatorios, se notifica al presunto infractor para que haga descargos. Se da de plazo 05 días hábiles, con prórroga por una vez de manera automáticamente. El IFI se envía a la autoridad correspondiente para que requiera diligencias complementarias o tome decisiones.

La Fase Sancionadora se da inicio con la resolución final que establece la sanción, medidas administrativas respectivas. Si no hay responsabilidad administrativa, se archiva, se pueden imponer multas pecuniarias con responsabilidad del administrado. Todo cuando se agote la vía administrativa.

En cuanto al tránsito terrestre tenemos un conjunto de problemas que según especialistas se pueden resumir en los siguientes aspectos:

algunas características del transporte en el Perú que son similares o genéricas en todas las regiones. Algunas de estas características son las siguientes:

Es inseguro e inhumano en todos sus modos. Es alarmante la alta tasa de accidentes; reducirla debería ser política de Estado. Necesita recuperar el sentido de autoridad policial y municipal. Es prioritario establecer un modelo de gobernanza que integre los diversos niveles de gobierno del sector. Es informal en todos sus modos. Hacen falta ideas que animen al transportista ilegal e informal a formalizarse; y se requiere de una profesionalización de este sector. Es mediocre, pues brinda un servicio de baja calidad; y los operadores, cobradores, usuarios y peatones tienen una deficiente educación vial. Esto impacta grandemente en los negocios y en la movilidad de personas y de cargas. Es dinámico, con características cambiantes en el tiempo, como hemos dicho. Tiene una infraestructura deficiente, vieja y poco resiliente, especialmente frente a El Niño y los sismos. Es poco amigable con la salud, con escasas ciclovías y falta de veredas. Estos modos son relevantes después de la pandemia, y hay mayor demanda. Además, urge reducir el impacto de las emisiones de gas del transporte en el medio ambiente. Es ineficiente, pues, la variabilidad de los tiempos de viaje es grande y porque la congestión y demora hacen que la gente gaste muchas horas en el transporte, lo que impacta en su calidad de vida. Necesita de inversión pública o privada con los adecuados candados legales que eviten los actos de corrupción o una desmedida ganancia de los concesionarios.

La Tesis “PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL Y TRÁNSITO TERRESTRE EN EL PERÚ AL AÑO 2023” demuestra la estrecha relación que se da entre las variables en estudio.

En lo que corresponde a los *Antecedentes Internacionales* tenemos a:

Gómez (2020) quien en su investigación tuvo como propósito determinar que en materia de sanciones administrativas es apropiado aplicar los mecanismos generales de revisión de oficio de los actos administrativos, cuya metodología empleada fue de enfoque cualitativo, permitiendo llegar así a la conclusión “ el principio de legalidad exige que toda sanción debe ser ejecutada en los términos previstos en el acto administrativo que la establece” (p. 19) ya sea que la revisión esté justificada legalmente corresponde analizar los distintos mecanismos a disposición de la administración para evaluar la conveniencia de la ejecución de la sanción administrativa impuesta.

Ortiz, Tejada (2019) quienes en su estudio que realizaron tuvo por objetivo evaluar la importancia de crear un manual para la preservación del lugar de los hechos de tránsito terrestre para la policía del municipio de Mérida con una metodología de enfoque cualitativo y teniendo como resultado que “es imprescindible la creación de protocolos que establezcan con la mayor claridad los lineamientos de la preservación de un lugar de hechos de tránsito terrestre, donde se logre obtener la mayor cantidad de indicios y se pueda realizar una buena reconstrucción de hechos” (p. 18) el fundamento de esta investigación es la falta de mantenimiento por parte de la policía municipal de Mérida de un manual adecuado para la conservación de los hechos de tránsito terrestre.

Ramones (2021) en su investigación tuvo como objetivo diseñar un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI, que garantice la prestación de servicios eficientes para el cumplimiento de las disposiciones emitidas por la Ley, mediante una metodología de enfoque cualitativo/cuantitativo, análisis documental llega a la deducción que “ existe falta de herramientas administrativas que aporten de manera significativa en el desarrollo de las actividades para alcanzar los objetivos planteados” (p.97) el modelo de gestión ofrece planes viables y vinculados a las actividades que se desarrollan en la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con el objetivo de reducir la accidentalidad y aumentar la conciencia ciudadana sobre el tema en cuestión.

En cuanto a los *Antecedentes Nacionales* se consideraron a:

Bobadilla (2020) quien en su investigación tuvo como propósito exhibir la naturaleza común de la Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, que contiene la regulación de los procedimientos administrativos sancionadores, cuya metodología empleada fue de enfoque cualitativo llegando a la conclusión “ el Procedimiento Administrativo Sancionador cuenta con un conjunto de reglas y actos que tienen como objetivo, regular la actuación de la Administración pública respecto a los procedimientos incoados contra los administrados” (p.29) el procedimiento administrativo especial sancionador por tramitación abreviada impone condiciones menos atractivas a quienes son administrados.

Andrade (2022) quien en su estudio que realizo tuvo por objetivo explicar la relación entre los accidentes de tránsito y la inobservancia al Reglamento Nacional de Tránsito en los conductores, cuya metodología empleada fue de enfoque cualitativo, permitiendo llegar así al resultado que “ el desconocimiento de las normativas del reglamento ocasiona en innumerables veces accidentes, daños a las personas y propiedades, de tal manera se ha convertido en una problemática muy grave de salud pública, por el aumento de la mortalidad” (p.34) el incumplimiento de los choferes peruanos ha provocado un desfase importante tal y como se presentan a diario en nuestras carreteras, el balance que se muestra es deprimente por las altas tasas de muertes humanas, que tienen un impacto social negativo en toda la sociedad.

Alemán (2020) en su investigación tuvo como objetivo advertir una inconsistencia en la aplicación del Texto Único Ordenado de la Ley de Procedimiento Administrativo General, mediante una metodología de enfoque cualitativo, análisis documental llega a la conclusión que “ la subsanación voluntaria y la reducción del 50% de la sanción pecuniaria deben ser interpretados no solo como una directriz para la regulación sectorial, sino también como derechos del administrado” la subsanación y la aceptación de la culpa fomentan comportamientos oportunistas porque le dan al administrador la libertad de desafiar la norma sectorial y obtener beneficios que no están permitidos.

En lo correspondiente a los *Antecedentes Regionales o Locales*, tenemos a: Fuentes (2021) quien en su estudio que realizo tuvo por objetivo analizar en qué medida el

procedimiento para las sanciones de amonestación en la Ley 30057, contribuirá el cumplimiento del principio del debido procedimiento en el Gobierno Regional de Ica, cuya metodología empleada fue de enfoque cualitativo, permitiendo llegar al desenlace “ el ordenamiento jurídico actual no establece un procedimiento previo para aplicar la sanción de amonestación verbal, aplicándola arbitrariamente sin que la parte afectada exprese su defensa y en caso de la amonestación escrita no existe una distinción de autoridades” (p.27) la sanción de una amonestación verbal debe estar sujeta a un procedimiento para que el servidor pueda efectuar los descargos conforme a la imputación, teniendo en cuenta que el derecho a la defensa que es constitucional.

De la Borda, Rivas (2023) quien en su estudio que realizo tuvo como propósito determinar la relación que existe entre la subsanación voluntaria y el procedimiento administrativo sancionador en el órgano instructor de la Municipalidad Provincial de Ica, mediante una metodología de enfoque cuantitativo, permitiendo llegar así a la conclusión de que “la discusión de los resultados verifican que existe relación positiva fuerte ($r=0.842$) entre la subsanación voluntaria y el procedimiento administrativo sancionador en el órgano instructor de la Municipalidad provincial de Ica” (P. 61) se recomienda que los órganos de control interno del Municipio de Ica lo consideren una exclusión de responsabilidad de nuestra normativa es la corrección voluntaria realizada antes de la notificación del inicio de la técnica de autorización.

Quispe (2021) quien en su estudio que realizo tuvo por objetivo precisar, en qué medida el proceso administrativo se relaciona con las dilaciones indebidas procedimentales en la ciudad de Ica, cuya metodología empleada fue de enfoque cualitativo, análisis documental llega a la deducción que “ del 100% de la muestra, se observa que el 90% señala que, el proceso administrativo Si se relaciona con las dilaciones indebidas procedimentales en la ciudad de Ica” para eliminar demoras innecesarias en la ejecución de los procesos, los órganos administrativos deben actuar con rapidez y eficacia, para culminar un proceso en tiempo

En torno a las *Bases Teóricas* se tomaron en cuenta:

La Ley 27181, que indica que el MTC es la institución responsable a nivel nacional en lo que corresponde a transporte, tránsito terrestre, está autorizado para emitir reglamentos de ley para el desarrollo de transporte, ordenamiento del tránsito.

Mediante el D.S. N° 033-2001-MTC, se aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito, que ha sufrido diversas modificaciones, estas últimas dieron origen al TUO

del Reglamento Nacional de Tránsito a través del D.S. 016-2009-MTC para facilitar la fiscalización y el desarrollo del Procedimiento Administrativo Sancionador, con un marco legal apropiado que otorgue seguridad jurídica a los administrados.

En el Decreto Legislativo N.º 1406 de fecha 12 de setiembre de 2018, que incorporó la Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en los siguientes términos: Tercera. los procedimientos sancionadores en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de sus servicios complementarios, se rigen por los procedimientos especiales de tramitación sumaria que establezcan los Reglamentos Nacionales, en atención a su carácter masivo y a la necesidad de urgente tutela de las condiciones de seguridad y salud de los usuarios, respetándose las garantías del debido procedimiento.

Asimismo, el Decreto de Urgencia N.º 019-2020 del 24 de enero de 2020, modifica el primer párrafo de dicha disposición, agregando lo siguiente: Tercera. **Ámbito de aplicación de las disposiciones legales y complementarias en materia de transporte y tránsito terrestre** Los procedimientos sancionadores en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de sus servicios complementarios, se rigen por los procedimientos especiales de tramitación sumaria que establezcan los Reglamentos Nacionales, cuyas fases de instrucción y sanción son sumarias y especiales, en atención a su carácter masivo y a la necesidad de urgente tutela de las condiciones de seguridad y salud de los usuarios, respetándose las garantías del debido procedimiento.

Huapaya et.al. (2019), resaltan “existen reglas y principios que, por su particular naturaleza, deben ser considerados comunes a todos los procedimientos y a toda actuación de la Administración pública. En estos casos no existen motivos que puedan justificar apartarse de la norma común”. Asimismo, los autores precisan que cualquier acto administrativo que contravenga la norma común, deberá reputarse como ilegal y, por ende, inválido, al encontrarse en la causal del numeral 1 del artículo 10 del TUO de la LPAG.

El ***Problema General*** ¿Cuál es la relación existente entre procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023? de la presente investigación se formuló de la siguiente manera: En lo que corresponde a ***los***

Problemas Específicos tenemos: **Problema Específico 1:** ¿Cómo se relacionan la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023?; **Problema Específico 2:** ¿Qué relación existe entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023?

La investigación realizada se justifica legalmente porque ha tomado en consideración: en lo que corresponde a la Justificación Legal:

- Constitución de 1993;
- Ley 30220, Ley Universitaria
- Ley 27181, Ley Nacional de Tránsito
- D.S. N° 033-2001-MTC, Reglamento Nacional de Tránsito
- D.S. 016-2009-MTC, TUO Reglamento Nacional de Tránsito
- Decreto Legislativo N.º 1406, incorporó la Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Decreto de Urgencia N.º 019-2020, Procedimiento Sancionador en materia de transportes
- Estatuto de la UNICA
- Resolución Rectoral 029-2021-R, Líneas de Investigación UNICA.
- Resolución Rectoral 048-2021-R, Reglamento de Grados y Títulos
- Resolución Rectoral 1320-2021-R, Guía para la Elaboración de Proyecto de Tesis, Tesis.

En lo que corresponde a la Justificación Teórica: Para el desarrollo de la investigación propuesta se recurrió a un conjunto de trabajos similares para construir la Realidad Problemática, los Antecedentes, así como las Bases Teóricas, todos estos referentes fueron ubicados en Buscadores Académicos, Bases de Datos, Repositorios, Blogs entre otras fuentes secundarias y lograr de esa manera un trabajo serio, académico, objetivo. **En lo concerniente a la Justificación Práctica** el producto de la investigación logrado servirá de referencia a otros estudiosos que deseen profundizar en el tema

trabajado, además será fuente de consulta para los operadores de justicia en la materia trabajada, por lo que los resultados obtenidos serán de gran utilidad práctica. En lo que corresponde a la **Justificación Metodológica**, la realización de la investigación exigió el considerar aspectos relativos a Tipo, Nivel, Diseño de la Investigación, también se consignan en la Tesis lo relacionado a Población, Muestra, Muestreo, además se presentan las Técnicas e Instrumentos de Recolección, que se describen con mejor detalle en la sección Estrategia Metodológica del presente, por lo que la realización del estudio se justificó metodológicamente.

Importancia de la Investigación: el desarrollo de la investigación ha permitido compartir información de primera fuente sobre lo que corresponde al tema tratado, ya que en el Sector Transporte existe todo un caos, que a pesar de existir normas legales como las referidas, no se logran aún resultados, ya que el parque automotor a nivel nacional es un caos y no se perciben modificaciones mínimas en ningún aspecto.

El **Objetivo General** fue: Describir la relación existente procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023. Los **Objetivos Específicos** fueron: **Objetivo Específico 1:** Determinar la relación existente entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023. **Objetivo Específico 2:** Demostrar la relación que existe entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023.

La **Hipótesis General** fue: Entre procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023, existe una relación significativa. **Las Hipótesis Específicas** fueron: **Hipótesis Específica 1:** Entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023, existe una relación muy estrecha. **Hipótesis Específica 2:** Entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023, existe una relación muy importante.

Las Variables fueron: **Variable Independiente (X)** : Procedimiento Administrativo Sancionador Especial; **Variable Dependiente (Y)**: Tránsito terrestre.

Operacionalización de Variables:

La Matriz de Operacionalización se presenta en la Parte de Anexos.

II. Estrategia metodológica.

2.1. Tipo, nivel y diseño de investigación

2.1.1. Tipo de investigación

Según su FINALIDAD la investigación ha correspondido a una INVESTIGACIÓN BÁSICA ya que se obtuvieron conocimientos sobre las variables en estudio.

Según su NIVEL DE PROFUNDIDAD ha sido una investigación CORRELACIONAL ya que estuvo dirigida a demostrar la relación entre las variables.

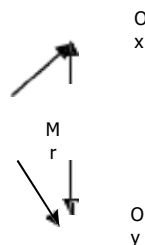
En lo que concierne a su RELACIÓN CON EL DERECHO la Tesis se enmarcó dentro de una investigación SOCIOLÓGICA-FUNCIONAL, porque el estudio a realizado presenta información necesaria del ámbito del país. .

2.1.2. Nivel de investigación

Correspondió al nivel correlacional ya que apuntó a demostrar la relación existente entre el procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre.

2.1.3. Diseño de investigación

Ha correspondido al Diseño DESCRIPTIVO-CORRELACIONAL que se representa de la siguiente manera:



En
donde
e:

M: funcionarios DRT-Ica, conductores, Abogados.

Ox: Procedimiento administrativo sancionador especial.

Oy: Tránsito terrestre.

r: Factor de correlación.

2.2. Población. Muestra. Muestreo.

2.2.1. Población

Estuvo constituido por 100 unidades de estudio.

CUADRO DE DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN		
GRUPO	PORCENTAJE	NÚMERO
Funcionarios DRT Ica	10%	10
Conductores	80%	80
Abogados	10%	10
T O T A L	100%	100

2.2.2. Muestra.

De la población se tomaron 80 individuos que constituyeron las unidades de muestra.

2.2.3. Muestreo.

Se consideró el muestreo no probabilístico o intencionado.

CUADRO DE DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA		
GRUP	PORCENTAJE	NÚMERO
Funcionarios DRT Ica	10%	08
Conductores	80%	64
Abogados	10%	08
T O T A L	100%	80

2.3. Técnicas e Instrumentos de recolección de información

2.3.1. Técnica de Recolección de Datos.

Se hizo uso de la Técnica de la Encuesta, esta contribuyo a rescatar datos, información objetiva sobre las variables en estudio.

2.3.2. Instrumentos de recolección de datos

Para la presente investigación los instrumentos fueron:

CUESTIONARIO SOBRE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL.

Mediante este instrumento se obtuvo información relacionada al procedimiento administrativo sancionador especial. Consideró 10 ítems que fueron respondidos por los integrantes de la muestra elegida. Fue anónima y lo más operativa para darle confianza a los colaboradores.

CUESTIONARIO SOBRE TRÁNSITO TERRESTRE.

Mediante este instrumento se localizó información relacionada al tránsito terrestre. Comprendió 10 ítems que fueron respondidos por los integrantes de la muestra elegida. Se aplicó de forma anónima y lo más operativa para darle confianza a los colaboradores.

III. RESULTADOS

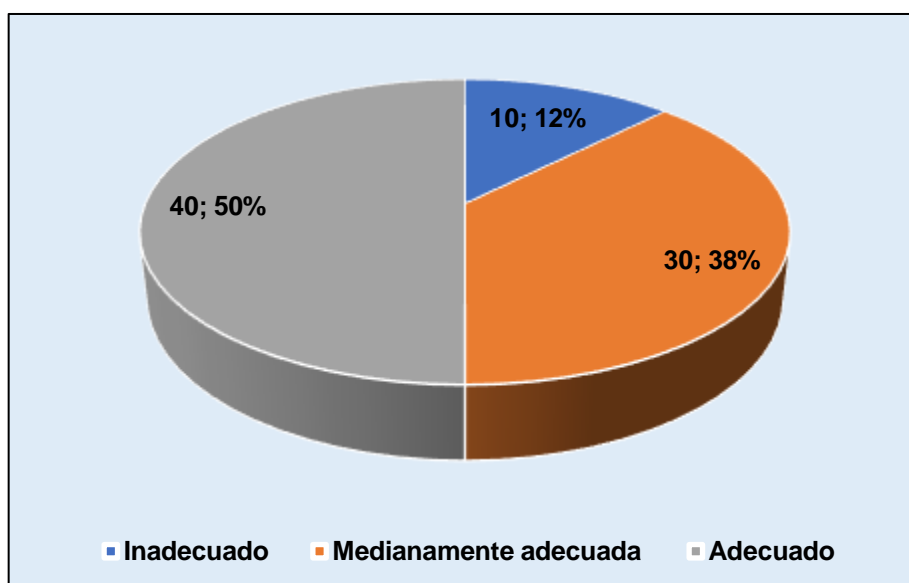
Tabla I.

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL

	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	10	12,50%
Medianamente adecuada	30	37,5%
Adecuado	40	50,0%
Total	80	100,00%

Fuente: Data de resultados

Figura 1



Interpretación: En la Tabla I, Figura 1, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la variable Procedimiento Administrativo Sancionador Especial; donde el 12,50% considera su aplicación en un nivel inadecuado, el 37,50% ha señalado un nivel medianamente adecuado y un 50% considera su aplicación en un nivel adecuado. Los procedimientos administrativos especiales son aquellos que tienen un procedimiento diferente al procedimiento general, porque responden a una necesidad específica y se resumen en que se reducen los trámites que los componen, asegurando así un proceso ordenado. Con el Decreto Supremo 004-2020-MTC se aprobó el reglamento del procedimiento de sanciones

administrativas especiales para el tratamiento sumario en materia de transporte y tránsito terrestre y sus servicios complementarios. Para garantizar el proceso judicial es necesario tener notificación y derecho a contratar, ofrecer y producir pruebas, asegurar el uso de la palabra, tener una decisión razonable y un tiempo razonable para responder, respetar el derecho a protesta, entre otros. las cosas

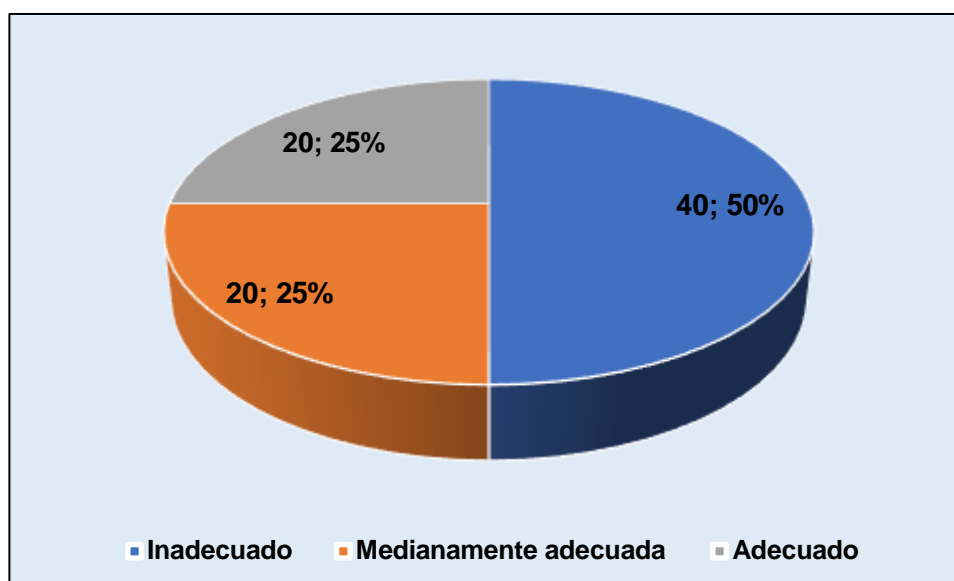
Tabla II.

Dimensión: Fase Instructora.

	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	40	50%
Medianamente adecuada	20	25%
Adecuado	20	25%
Total	80	100,00%

Fuente: Data de resultados

Figura 2



Interpretación:

En la Tabla II, Figura 2, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la dimensión fase instructora; donde el 50% considera su tratamiento en un nivel inadecuado, el 25% considera que es de nivel medianamente adecuado y un 25% considera su tratamiento en un nivel adecuado. Esta fase se inicia con la notificación de la imputación de cargos. En el caso de transportes se inicia con el Expediente de Inspección o la decisión de iniciación, mientras que para el tránsito se inicia con la infracción de tránsito (PIT) o la decisión de iniciación. La notificación es válida cuando el documento se envía directamente o cuando se envía al domicilio del infractor. Durante la fase de investigación, usted puede

admitir voluntariamente la infracción y pagar la multa, o presentar cualquier defensa que considere adecuada ante el organismo investigador. Si decide presentar su defensa deberá hacerlo dentro de los 5 días siguientes al día siguiente de su notificación. Puede solicitar una prórroga para presentar su defensa hasta la liquidación definitiva. Los medios de prueba del asunto son: informes de inspección, TAP, informes de gabinete, actas y/o conclusiones del MTPT u otros órganos. Cabe señalar que haya presentado o no defensa, es la agencia investigadora la que determinará la conducta denunciada. Al finalizar esta fase se presentará un informe final de investigación (IFI) en el que se deberá indicar la norma que justifica la sanción o, en todo caso, el archivo del procedimiento. Este informe también podrá indicar medidas administrativas pertinentes. Si la responsabilidad se establece por otros medios de prueba, se deberá informar al imputado para que presente su defensa. En estos casos se da un plazo de 5 días hábiles, prorrogables por única vez y de forma automática. El IFI será remitido a la autoridad de toma de decisiones, la cual podrá requerir procedimientos adicionales o solucionar el problema.

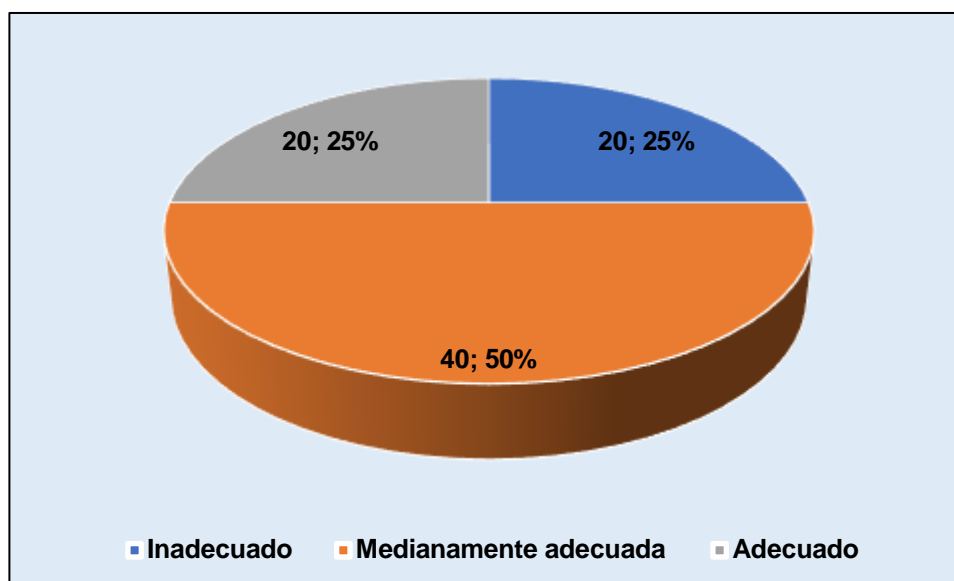
Tabla III.

Dimensión: Fase Ejecutora.

	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	20	25,00%
Medianamente adecuada	40	50,00%
Adecuado	20	25%
Total	80	100,00%

Fuente: Data de resultados

Figura 3



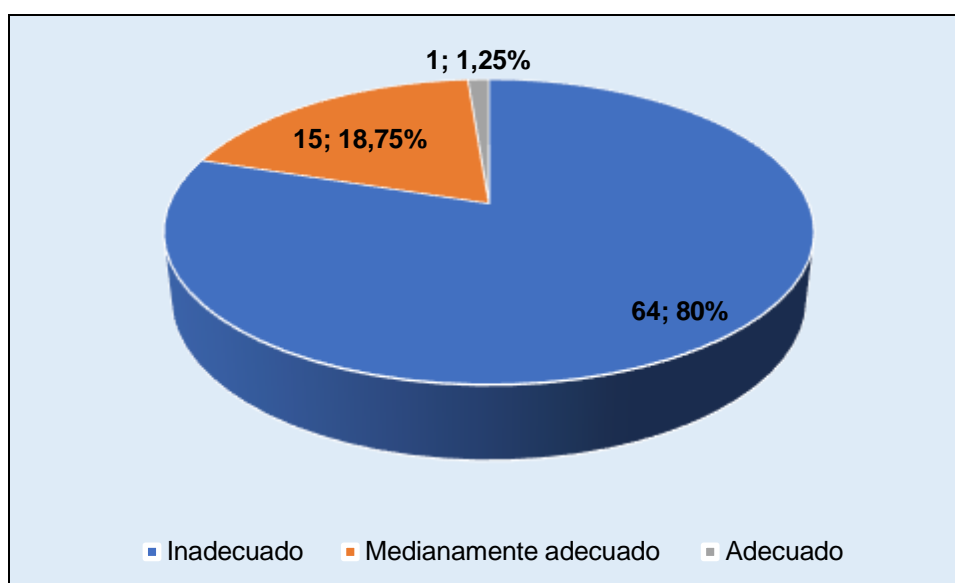
Interpretación: En la Tabla III, Figura 3, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la fase ejecutora; para el 25% considera su tratamiento en un nivel inadecuado, el 50% lo ubica en un nivel medianamente adecuado y un 25% manifestó que está en un nivel adecuado. Esta fase se inicia con la decisión final, la misma que impone la sanción y las medidas administrativas correspondientes. Si no existe responsabilidad administrativa deberá interponerse el procedimiento sancionador. En caso de pago de multas pecuniarias (que consisten en un pago dinerario), se declara la responsabilidad administrativa del administrador. El reconocimiento del delito se hace con la resolución, que se ejecuta cuando ésta adquiere firmeza o cuando se agota la vía administrativa.

Tabla IV. TRANSITO TERRESTRE.

	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	64	80,00%
Medianamente adecuado	15	18,75%
Adecuado	1	1,25%
Total	80	100,00%

Fuente: Data de resultados

Figura 4



Interpretación: En la Tabla IV, Figura 4, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la variable tránsito terrestre; donde el 80,00% la considera inadecuada, el 18,75% la ubica en un nivel medianamente adecuado y un 1,25% señaló nivel adecuado. Se llama así al grupo de movilizaciones de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas establecidas en la Ley y sus reglamentos que lo ubican y lo concretan.

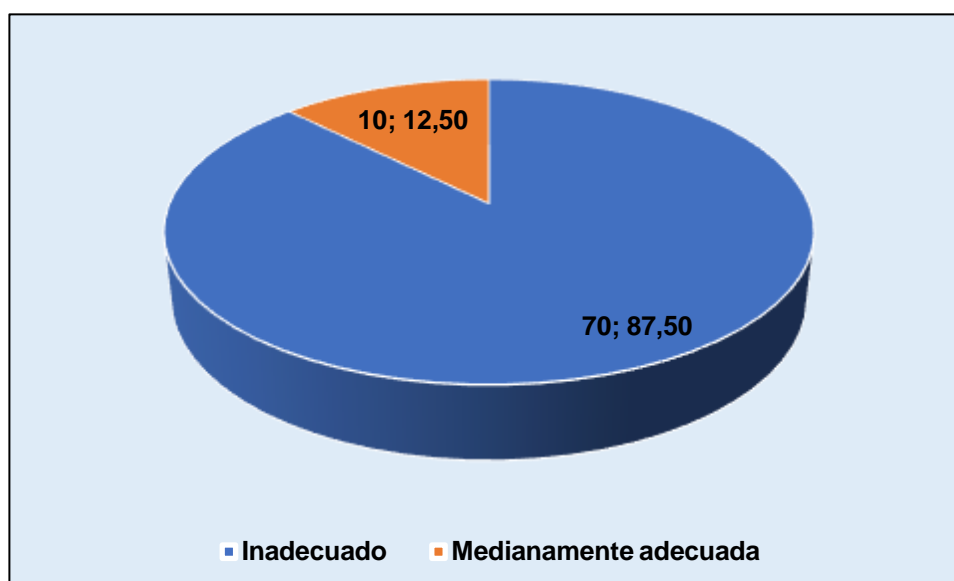
Tabla V.

Dimensión: Personas.

	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	70	87,50%
Medianamente adecuada	10	12,50%
Total	80	100,00%

Fuente: Data de resultados

Figura 5



Interpretación: En la Tabla V, Figura 5, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la dimensión personas; en donde un 87,50% considera que es inadecuada y, el 12,50% la consideran en un nivel medianamente adecuada. El tránsito terrestre de personas es el que se realiza por las diferentes vías existentes a lo largo y ancho del país, en el caso del Perú y todas sus regiones se puede decir que el impacto de esta situación va más allá del alto nivel de Insatisfacción del usuario: se ha demostrado que un mejor sistema del transporte reduce el tiempo y los costos de viaje, haciéndolo asequible, mercados laborales que antes no existían, aumentando así la posibilidad de encontrar empleo formal, obtener ingresos y beneficiarse de un mejor acceso a mejores oportunidades

educativas. Asimismo, puede crecer la seguridad vial y la reducción de emisiones contaminantes.

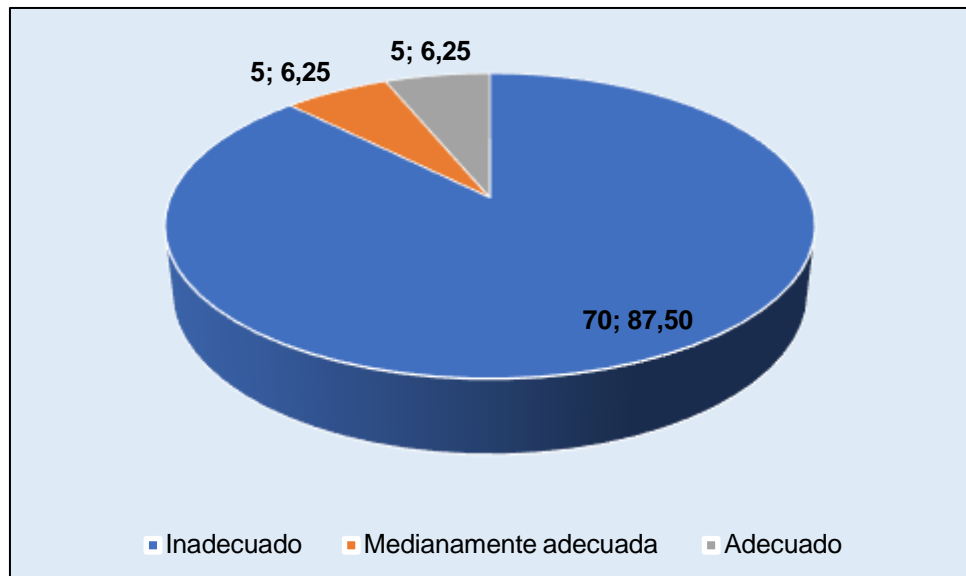
Tabla VI.

Dimensión: Mercancías.

	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	70	87,50%
Medianamente adecuada	5	6,25%
Adecuado	5	6,25%
Total	80	100,00%

Fuente: Data de resultados

Figura 6



Interpretación: En la Tabla VI, Figura 6, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la dimensión mercancías; el 87,50% considera que es inadecuada, el 6,25% la considera en un nivel medianamente adecuado y un 6,25% la ubica en un nivel adecuado. Este tipo de transporte se relaciona al desplazamiento de mercancías que se realiza por tierra. Es una de las más utilizadas en el planeta. Se puede elegir entre cargas refrigeradas, a granel, transportes especiales, mercancías peligrosas y otras modalidades.

Prueba de normalidad

H_0 : Los datos tienen distribución normal

$p > 0,05$

H_1 : Los datos no tienen distribución normal

Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

Tabla VII.

Prueba de normalidad

	Kolmogórov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
D1: Fase Instructora.	,156	80	,000	,963	80	,019
D2: Fase ejecutora.	,141	80	,000	,963	80	,018
VX: PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL	,112	80	,016	,975	80	,107
D1: Personas	,195	80	,000	,933	80	,000
D2: Mercancías.	,187	80	,000	,932	80	,000
VY: TRANSITO TERRESTRE	,156	80	,000	,950	80	,004

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Data de resultados

Para la prueba de normalidad, se tuvo en cuenta la prueba de Kolmogórov-Smirnov, pues el tamaño resultó ser mayor a 30 participantes, de acuerdo con los valores obtenidos estos resultan ser menores a 0.05; entonces se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, los datos no tienen una distribución normal, de manera que se aplicó la prueba de correlación Rho de Spearman.

Prueba de hipótesis general

Hipótesis nula: $H_0: r_{xy} = 0$

Entre procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023, no existe una relación significativa.

Hipótesis alterna: $H_a: \rho_{r_{xy}} \neq 0$

Entre procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023, existe una relación significativa.

Nivel de significación:

$\alpha = 0.05$ (prueba bilateral)

Regla de decisión:

$p > \alpha =$ acepta H_0 se rechaza la hipótesis alterna

$p < \alpha =$ rechaza H_0 se acepta la hipótesis alterna

Estadígrafo de Prueba:

Coefficiente de correlación de Rho de Spearman

			VX: Procedimiento Administrativo Sancionador Especial.	VY: Tránsito terrestre.
Rho de Spearman	VX: Procedimiento Administrativo Sancionador Especial.	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	1,000 . 80	,860** ,000 80
	VY: Tránsito terrestre.	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	,860** ,000 80	1,000 . 80

El resultado del p valor (Sig = 0,000) es menor al valor de significancia 0,05, de tal forma que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_1); por lo tanto, entre procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023, existe una relación significativa. . Así también, de acuerdo al coeficiente de correlación de Rho Spearman que es igual a 0,860 es positiva alta.

Prueba de hipótesis específica 1

Hipótesis nula: $H_0: r_{xy} = 0$

Entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023, no existe una relación muy estrecha.

Hipótesis alterna: $H_a: \rho r_{xy} \neq 0$

Entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023, existe una relación muy estrecha.

Nivel de significación:

$\alpha = 0.05$ (prueba bilateral)

Regla de decisión:

$p > \alpha$ = acepta H_0 se rechaza la hipótesis alterna

$p < \alpha$ = rechaza H_0 se acepta la hipótesis alterna

Estadígrafo de Prueba:

Coefficiente de Correlación de Rho de Spearman.

			D1: Fase Instructora	D1: Personas.
Rho de Spearman	D1: Fase Instructora	Coefficiente de correlación	1,000	,880**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	80	80
	D1: Personas	Coefficiente de correlación	,880**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	80	80

El resultado del p valor (Sig = 0,000) es menor al valor de significancia 0,05, de tal forma que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_1); por lo tanto, entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023, existe

una relación muy estrecha. Así también, de acuerdo al coeficiente de correlación de Rho Spearman que es igual a 0,880 es positivamente significativa.

Prueba Hipótesis específica 2

Hipótesis nula: $H_0: r_{xy} = 0$

Entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023, no existe una relación muy importante.

Hipótesis alterna: $H_a: \rho r_{xy} \neq 0$

Entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023, existe una relación muy importante.

Nivel de significación:

$\alpha = 0.05$ (prueba bilateral)

Regla de decisión:

$p > \alpha =$ acepta H_0 se rechaza la hipótesis alterna

$p < \alpha =$ rechaza H_0 se acepta la hipótesis alterna

Estadígrafo de Prueba:

Coeficiente de Correlación de Rho de Spearman

			D2: Fase Ejecutora.	D2: Mercancías
Rho de Spearman	D2: Fase Ejecutora.	Coeficiente de correlación	1,000	,840**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	80	80
	D2: Mercancías.	Coeficiente de correlación	,840**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	80	80

El resultado del p valor (Sig = 0,000) es menor al valor de significancia 0,05, de tal forma que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_1); por lo tanto, entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023,

existe una relación muy importante. Así también, de acuerdo al coeficiente de correlación de Rho Spearman que es igual a 0,840 es positiva.

IV. DISCUSIÓN DE RESULTADOS.

En esta parte de la Tesis, se procederá a realizar la discusión de la Hipótesis Específica 1, a continuación, se procederá a realizar lo mismo con la Hipótesis Específica 2, para terminar con la Hipótesis General, en esta tarea se tomaran en cuenta los Resultados plasmados en las Tablas, Figuras, se recurrirán a citas de antecedentes, bases teóricas y por cada discusión el investigador realizará su contribución.

En la Hipótesis Específica 1 se afirmó que entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023, existe una relación muy estrecha, para contrastar, validar esta hipótesis se recurre a los resultados plasmados en la Tabla II, Figura 2, en donde, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la dimensión fase instructora; donde el 50% considera su tratamiento en un nivel inadecuado, el 25% considera que es de nivel medianamente adecuado y un 25% considera su tratamiento en un nivel adecuado. Por otro lado, en la Tabla V, Figura 5, se presentan las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la dimensión personas; en donde un 87,50% considera que es inadecuada y, el 12,50% la consideran en un nivel medianamente adecuado, lo indicado guarda relación con el Decreto Legislativo N.º 1406 de fecha 12 de setiembre de 2018, que incorporó la Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en los siguientes términos: Tercera. los procedimientos sancionadores en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de sus servicios complementarios, se rigen por los procedimientos especiales de tramitación sumaria que establezcan los Reglamentos Nacionales, en atención a su carácter masivo y a la necesidad de urgente tutela de las condiciones de seguridad y salud de los usuarios, respetándose las garantías del debido procedimiento. Es importante señalar que esta fase se inicia con la notificación de la imputación de cargos. En el caso de transportes se inicia con el Expediente de Inspección o la decisión de iniciación, mientras que para el tránsito se inicia con la infracción de tránsito (PIT) o la decisión de iniciación. La notificación es válida cuando el documento se envía directamente o cuando se envía al domicilio del infractor. Durante la fase de investigación, usted puede admitir voluntariamente la infracción y pagar la multa, o

presentar cualquier defensa que considere adecuada ante el organismo investigador. Si decide presentar su defensa deberá hacerlo dentro de los 5 días siguientes al día siguiente de su notificación. Puede solicitar una prórroga para presentar su defensa hasta la liquidación definitiva. Los medios de prueba del asunto son: informes de inspección, TAP, informes de gabinete, actas y/o conclusiones del MTPT u otros órganos. Cabe señalar que haya presentado o no defensa, es la agencia investigadora la que determinará la conducta denunciada. Al finalizar esta fase se presentará un informe final de investigación (IFI) en el que se deberá indicar la norma que justifica la sanción o, en todo caso, el archivo del procedimiento. Este informe también podrá indicar medidas administrativas pertinentes. Si la responsabilidad se establece por otros medios de prueba, se deberá informar al imputado para que presente su defensa. En estos casos se da un plazo de 5 días hábiles, prorrogables por única vez y de forma automática. El IFI será remitido a la autoridad de toma de decisiones, la cual podrá requerir procedimientos adicionales o solucionar el problema. El tránsito terrestre de personas es el que se realiza por las diferentes vías existentes a lo largo y ancho del país, en el caso del Perú y todas sus regiones se puede decir que el impacto de esta situación va más allá del alto nivel de Insatisfacción del usuario: se ha demostrado que un mejor sistema del transporte reduce el tiempo y los costos de viaje, haciéndolo asequible, mercados laborales que antes no existían, aumentando así la posibilidad de encontrar empleo formal, obtener ingresos y beneficiarse de un mejor acceso a mejores oportunidades educativas. Asimismo, puede crecer la seguridad vial y la reducción de emisiones contaminantes.

La Hipótesis Específica 2, aseguraba **que** entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023, existe una relación muy importante, lo señalado se contrasta y valida con los datos, información plasmados en la Tabla III, Figura 3, en donde, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la fase ejecutora; para el 25% considera su tratamiento en un nivel inadecuado, el 50% lo ubica en un nivel medianamente adecuado y un 25% manifestó que está en un nivel adecuado. Asimismo, en la Tabla VI, Figura 6, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la dimensión mercancías; el 87,50% considera que es

inadecuada, el 6,25% la considera en un nivel medianamente adecuado y un 6,25% la ubica en un nivel adecuado. Lo presentado se relacionado con lo manifestado por Alemán (2020) “ la subsanación voluntaria y la reducción del 50% de la sanción pecuniaria deben ser interpretados no solo como una directriz para la regulación sectorial, sino también como derechos del administrado” (p.38). Se puede resaltar que esta fase se inicia con la decisión final, la misma que impone la sanción y las medidas administrativas correspondientes. Si no existe responsabilidad administrativa deberá interponerse el procedimiento sancionador. En caso de pago de multas pecuniarias (que consisten en un pago dinerario), se declara la responsabilidad administrativa del administrador. El reconocimiento del delito se hace con la resolución, que se ejecuta cuando ésta adquiere firmeza o cuando se agota la vía administrativa. Este tipo de transporte se refiere al desplazamiento de mercancías que se realiza por tierra. Es una de las más utilizadas en el planeta. Se puede elegir entre cargas refrigeradas, a granel, transportes especiales, mercancías peligrosas y otras modalidades.

En la *Hipótesis General* se afirmaba que entre procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023, existe una relación significativa, para contrastar, validar esta hipótesis se recurre a los datos presentados en la Tabla I, Figura 1, en donde, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la variable Procedimiento Administrativo Sancionador Especial; donde el 12,50% considera su aplicación en un nivel inadecuado, el 37,50% ha señalado un nivel medianamente adecuado y un 50% considera su aplicación en un nivel adecuado. También se toman en cuenta los resultados de la Tabla IV, Figura 4, en donde, se muestran las respuestas obtenidas de los 80 sujetos muestrales, para la variable tránsito terrestre; donde el 80,00% la considera inadecuada, el 18,75% la ubica en un nivel medianamente adecuado y un 1,25% señaló nivel adecuado, lo expuesto coincide con Bobadilla (2020) “ el Procedimiento Administrativo Sancionador cuenta con un conjunto de reglas y actos que tienen como objetivo, regular la actuación de la Administración pública respecto a los procedimientos incoados contra los administrados” (p.29). Asimismo, los procedimientos administrativos especiales son aquellos que tienen un procedimiento diferente al procedimiento general, porque responden a una necesidad específica y se resumen en que se reducen los trámites que los componen, asegurando así un proceso ordenado. Con el Decreto Supremo 004-2020-MTC se aprobó el reglamento del

procedimiento de sanciones administrativas especiales para el tratamiento sumario en materia de transporte y tránsito terrestre y sus servicios complementarios. Para garantizar el proceso judicial es necesario tener notificación y derecho a contratar, ofrecer y producir pruebas, asegurar el uso de la palabra, tener una decisión razonable y un tiempo razonable para responder, respetar el derecho a protesta, entre otros. las cosas. Se llama así al grupo de movilizaciones de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas establecidas en la Ley y sus reglamentos que lo ubican y lo concretan.

V. CONCLUSIONES.

- 1) Se evidencia una conexión significativa entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y el tránsito terrestre de personas en Perú durante el año 2023. Esta relación ha sido corroborada y validada con los datos expuestos en la Tabla II, Figura 2; Tabla V, Figura 5, que muestran que, si no se aborda de manera adecuada la fase mencionada del PAS Especial, el tránsito terrestre de personas no será óptimo.
- 2) Se ha establecido una conexión significativa entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y el transporte terrestre de mercancías en Perú durante el año 2023. Los resultados presentados en la Tabla III, Figura 3; Tabla VI, Figura 6, respaldan esta afirmación, ya que si no se maneja adecuadamente la fase mencionada, el tránsito terrestre de mercancías se tornará caótico.
- 3) Se ha evidenciado una conexión significativa entre el procedimiento administrativo sancionador especial y el tránsito terrestre en Perú durante el año 2023. Esta relación se puede observar en los datos mostrados en la Tabla I, Figura 1; Tabla IV, Figura 4. Se deduce que, si el tratamiento del PAS Especial no es el adecuado, el tránsito terrestre también se verá afectado negativamente.

VI. RECOMENDACIONES.

- 1) A las autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que con regularidad realicen eventos para informar a los interesados sobre el Procedimiento Sancionador Especial.

- 2) A las autoridades de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones para que cumplan adecuadamente sus funciones, informando adecuadamente a los usuarios sobre el Procedimiento motivo de estudio.

- 3) A las autoridades de la Municipalidad Provincial de Ica, para que cumplan adecuadamente sus funciones en lo relacionado al campo del transporte a nivel de la localidad y se evite el tener que poner en acción los mecanismos del PAS Especial.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abanto Chávez, C. N. (2022). Balance preliminar de la implementación del Nuevo Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte. Disponible en: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/24782/ABANTO_CH%c3%81VEZ_CINTHIA_NOHEM%c3%8d.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Alemán, J. A. J. (2020). La subsanación voluntaria y el reconocimiento de responsabilidad en el derecho administrativo sancionador peruano: análisis crítico y propuestas para no frustrar los objetivos de la regulación. Saber Servir: revista de la Escuela Nacional de Administración Pública, (4), 77-101. Disponible en: <https://revista.enap.edu.pe/article/view/4164/4615>
- Andrade Poma, H. A. (2022). Los accidentes de tránsito a raíz de la inobservancia al reglamento nacional de tránsito en los conductores del Perú, 2021. Disponible en: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/104589/Andrade_PHA%20-%20SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Bobadilla Meza, E. (2020). Condiciones menos favorables en los procedimientos administrativos sancionadores de tramitación sumaria en materia de tránsito terrestre y la vulneración a la Ley N. ° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. Disponible en: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/19065/BOBADILLA_MEZA_ERICK.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Calderón, D. S., & del Rosario Gamero, A. X. (2020). Apuntes respecto al carácter de norma común de la Ley del Procedimiento Administrativo General en los procedimientos administrativos sancionadores en materia de protección al consumidor. Forseti. Revista de derecho, 8(11), 126-148. Disponible en: <http://revistas.up.edu.pe/index.php/forseti/article/view/1253/1409>

- Cordero Vega, L. (2020). El derecho administrativo sancionador y los sectores de referencia en el sistema institucional chileno. *Ius et praxis*, 26(1), 240-265. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-00122020000100240&script=sci_arttext&tlng=en
- De la Borda, G.L & Rivas, L.A. (2023). Subsanación voluntaria y el procedimiento administrativo sancionador en el órgano instructor de la municipalidad provincial de Ica 2021. Disponible en: <https://repositorio.upsjb.edu.pe/handle/20.500.14308/4710>
- Fuentes, M. E. (2021). Las sanciones de amonestación en la Ley 30057 y el principio del debido procedimiento administrativo, Gobierno Regional de Ica-2020. Disponible en: <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/62348>
- Gómez González, R. (2020). Mecanismos generales y especiales de revisión administrativa de las sanciones. *Revista de derecho (Valdivia)*, 33(1), 231-251. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-09502020000100231&script=sci_arttext&tlng=en
- Ordóñez, J. E. D. (2019). La regulación del procedimiento administrativo sancionador en el Perú. *Revista de Derecho Administrativo*, (17), 26-50. Disponible en: <file:///C:/Users/user/Downloads/DialnetLaRegulacionDelProcedimientoAdministrativoSanciona-7810839.pdf>
- Ortiz, J. P. B., & Tejada, M. L. S. (2019). La importancia de un manual para la preservación de lugares de hechos de tránsito terrestre en Yucatán. *Dikê: Revista de Investigación en Derecho, Criminología y Consultoría Jurídica*, (26), 9-27. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7885021>
- Quispe, G.A (2021). El proceso administrativo y las dilaciones indebidas procedimentales en la ciudad de Ica, año 2020. Disponible en: <https://repositorio.uap.edu.pe/handle/20.500.12990/11683>
- Ramones Vázquez, V. A. (2021). Diseño de un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pablo IV, durante el periodo 2020. Disponible en: <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/17257>

Rudas, G. E. R. (2022). El Principio de culpabilidad en el derecho administrativo sancionador - especial referencia al régimen disciplinario de la ley del servicio civil.

VIII. ANEXOS.

ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA.

ANEXO 2: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.

ANEXO 3: INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.

ANEXO 4: DATA DE RESULTADOS.

ANEXO 5: JURISPRUDENCIA RELACIONADA AL TEMA.

ANEXO 6: INFOGRAFÍA.

**ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA DE LA TESIS
"PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL Y TRANSITO TERRESTRE EN EL PERÚ AL AÑO 2023"**

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORACIÓN	TECNICAS/ INSTRUMENTOS	METODOLOGÍA.
<p>GENERAL ¿Cuál es la relación existente entre procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023?</p> <p>PROBLEMA ESPECÍFICO 1. ¿Cómo se relacionan la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023?</p> <p>PROBLEMA ESPECÍFICO 2 ¿Qué relación existe entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023?</p>	<p>GENERAL. Describir la relación existente procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023.</p> <p>OBJETIVO ESPECÍFICO 1: Determinar la relación existente entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023.</p> <p>OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Demostrar la relación que existe entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023.</p>	<p>GENERAL Entre procedimiento administrativo sancionador especial y tránsito terrestre en el Perú al año 2023, existe una relación significativa.</p> <p>HIPÒTESIS ESPECÌFICA 1: Entre la Fase Instructora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de personas en el Perú al año 2023, existe una relación muy estrecha.</p> <p>HIPÒTESIS ESPECÌFICA 2: Entre la Fase Ejecutora del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial y tránsito terrestre de mercancías en el Perú al año 2023, existe una relación muy importante.</p>	<p>Variable X PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL.</p> <p>Variable Y TRANSITO TERRESTRE</p>	<p>FASE INSTRUCTORA.</p> <p>FASE EJECUTORA.</p> <p>PERSONAS.</p> <p>MERCANCIAS.</p>	<p>DE LA VARIABLE X: FASE INSTRUCTORA DEL PASE.</p> <p>FASE EJECUTORA DEL PASE.</p> <p>DE LA VARIABLE Y: TRANSITO TERRESTRE DE PERSONAS.</p> <p>TRANSITO TERRESTRE DE MERCANCIAS.</p>	<p>BUENA</p> <p>REGULAR</p> <p>MALA</p>	<p>TECNICA: Encuesta</p> <p>INSTRUMENTO: CUESTIONARIO SOBRE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL.</p> <p>TECNICA: Encuesta</p> <p>INSTRUMENTO: CUESTIONARIO SOBRE TRANSITO TERRESTRE.</p>	<p>ENFOQUE: Cuantitativo, los resultados obtenidos se apreciarán en los correspondientes Cuadros Estadísticos. TIPO. Por su FINALIDAD: Es BASICA. Por su NIVEL DE PROFUNDIDAD: es una investigación CORRELACIONAL. Por su RELACIÓN CON EL DERECHO: Sociológica Funcional.</p> <p>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN: Corresponderá a una investigación Descriptiva Correlacional que se representa:</p> <p>En donde: M: Funcionarios DRT-Ica; conductores, abogados Ox: PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL Oy: TRANSITO TERRESTRE R: Factor de correlación. TÉCNICA DE R.D.: ENCUESTA.</p>

**ANEXO 2: MATRIZ DE OPERALIZACIÓN DE VARIABLES DE LA TESIS:
“PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL Y TRÁNSITO TERRESTRE EN EL PERÚ AL AÑO 2023”**

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS O REACTIVOS	ESCALA DE MEDICIÓN
VARIABLE X PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL	El procedimiento administrativo sancionador se entiende en primer lugar como la secuencia de actuaciones destinadas a establecer la existencia de responsabilidad administrativa, es decir, la comisión de una infracción y la posterior imposición de una sanción. (Elaboración propia) Los procedimientos administrativos especiales son aquellos que tienen una tramitación diferente al procedimiento general, debido a que responden a una necesidad particular, y son sumarios en la medida que los pasos que lo integran se reducen, garantizando el debido procedimiento. Con el <u>Decreto Supremo 004-2020-MTC</u> se aprobó el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre y sus servicios complementarios. (Portal del Estado Peruano)	Mediante el cuestionario sobre el Procedimiento Administrativo Sancionador Especial se obtendrán datos, información para esta variable de estudio. Este instrumento constará de 10 reactivos que los colaboradores llenarán de forma anónima y lo más sinceramente posible.	FASE INSTRUCTORA	FASE INSTRUCTORA DEL PASE	1. ¿Controlan y administran las políticas en materia de servicios de transporte público de pasajero y mercancías especiales de la región? 2. ¿Supervisan la seguridad vial conforme a los planes nacionales y sectoriales? 3. ¿Proponen estrategias para desarrollar la educación vial del tránsito terrestre? 4. ¿Actualizan permanentemente los reglamentos y registros administrativos en materia de infracciones? 5. ¿Supervisan las actividades de la división de Seguridad y educación vial?	Siempre A veces Nunca
					1. ¿Administran y mantienen actualizado el registro de licencia de conducir? 2. ¿La policía nacional puede imponer alguna sanción vehicular? 3. ¿Producida una infracción corresponde la retención de la licencia de conducir o de los demás documentos pertinentes? 4. ¿Administran los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito? 5. ¿Cuándo no se llegue a identificar al conductor del vehículo infractor, se presume la responsabilidad del propietario?	Siempre A veces Nunca

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS O REACTIVOS	ESCALA DE MEDICIÓN
VARIABLE Y TRÁNSITO TERRESTRE	<p>El tránsito terrestre es el movimiento de personas o mercancías por tierra. La totalidad del transporte comercial moderno, que sirve al interés público, implica no solo las infraestructuras y los medios necesarios para mover personas y mercancías, sino también los servicios necesarios para recibir, entregar y manipular esos bienes. El tránsito terrestre de pasajeros y el tránsito comercial de carga son dos categorías diferentes de transporte. El tránsito terrestre es y fue para la población, un factor clave en el desarrollo de varias civilizaciones y culturas. (Elaboración propia)</p> <p>El tránsito Terrestre es el conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan. (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre)</p>	<p>Mediante la guía de entrevista sobre el tránsito terrestre, se rescatará información sobre esta variable de estudio; este instrumento estará comprendido por 10 reactivos orientados a las dimensiones e indicadores correspondientes, los colaboradores llenarán de forma anónima y lo más sinceramente posible.</p>	PERSONAS	TRÁNSITO TERRESTRE DE PERSONAS	<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento? 2. ¿El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones del tránsito? 3. ¿Con que frecuencia se da la suspensión de la licencia de conducir? 4. ¿En la región Ica que tan continuo es la cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor? 5. ¿Le han sancionado con multa por infracciones a las normas de tránsito terrestre? 	<p>Siempre</p> <p>A veces</p> <p>Nunca</p>
			MERCANCÍAS	TRÁNSITO TERRESTRE DE MERCANCÍAS	<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Todo vehículo de transporte que circule por vías públicas está obligado a exhibir la placa única nacional de rodaje? 2. ¿Todo vehículo para circular requiera un conductor con licencia de conducir vigente? 3. ¿Es necesario la autorización competente para prestar el servicio de transporte terrestre de mercancía? 4. ¿Los vehículos de transporte terrestre de mercancías deben contar con un sistema de control y monitoreo inalámbrico, que transmita la información en forma permanente del vehículo a la autoridad competente materia de fiscalización? 5. ¿El transportista que presta sus servicios está obligado a proteger la mercancía con los elementos necesarios? 	<p>Siempre</p> <p>A veces</p> <p>Nunca</p>

3. ¿Producida una infracción corresponde la retención de la licencia de conducir o de los demás documentos pertinentes?

a) Siempre

b) A veces

c) Nunca

4. ¿Administran los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito?

a) Siempre

b) A veces

c) Nunca

5. ¿Cuándo no se llegue a identificar al conductor del vehículo infractor, se presume la responsabilidad del propietario?

a) Siempre

b) A veces

c) Nunca

3. ¿Es necesario la autorización competente para prestar el servicio de transporte terrestre de mercancía?

a) Siempre

b) A veces

c) Nunca

4. ¿Los vehículos de transporte terrestre de mercancías deben contar con un sistema de control y monitoreo inalámbrico, que transmita la información en forma permanente del vehículo a la autoridad competente materia de fiscalización?

a) Siempre

b) A veces

c) Nunca

5. ¿El transportista que presta sus servicios está obligado a proteger la mercancía con los elementos necesario?

a) Siempre

b) A veces

c) Nunca

**ANEXO 4: DATA DE RESULTADOS DE APLICACIÓN DE INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.
VARIABLE X: PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL.**

D1: FASE INSTRUCTIVA					D2: FASE EJECUTORA.				
i1	i2	i3	i4	i5	i6	i7	i8	i9	i10
2	2	1	2	2	1	2	2	2	2
2	1	2	2	1	2	2	1	2	2
1	2	2	1	1	2	2	2	2	2
2	1	1	1	2	1	2	1	2	2
2	2	2	1	1	2	1	1	2	2
2	2	2	2	2	1	2	1	2	1
1	2	2	1	1	2	1	1	2	2
2	2	2	2	2	2	2	1	1	2
2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
1	2	1	1	1	1	2	1	2	2
1	2	2	1	2	2	1	2	1	2
2	1	2	1	2	2	1	1	1	2
1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
2	2	2	1	1	2	2	1	2	1
1	1	1	2	2	1	1	2	1	2
3	3	2	3	3	3	3	3	3	3
2	2	2	3	3	1	3	3	2	3
1	2	1	2	1	2	1	1	2	1
2	1	2	1	1	2	2	1	2	1
2	2	2	2	2	1	2	1	2	2
1	1	2	1	1	2	2	2	1	2
2	2	2	1	1	2	2	2	1	1
1	2	2	1	1	2	2	2	1	2
1	1	1	2	2	2	2	2	2	2
2	2	2	1	1	1	2	1	2	2
1	1	2	1	2	1	1	1	2	2

1	2	2	2	2	2	2	2	2	1
2	1	1	2	2	1	2	2	1	2
1	2	1	2	1	2	2	2	1	1
1	1	1	1	1	2	1	1	2	1
2	1	2	1	1	2	1	1	1	2
1	2	2	2	2	2	1	2	2	2
3	3	2	3	2	1	3	3	2	3
3	1	3	2	3	3	3	2	1	3
3	2	3	2	2	1	3	2	3	3
2	1	1	2	2	1	1	2	2	2
1	1	2	2	2	1	1	2	2	1
1	2	2	1	2	1	1	2	1	1
1	2	1	2	2	2	1	1	1	2
2	1	2	2	1	1	2	1	1	2
2	1	2	1	1	2	2	1	1	2
1	2	2	2	2	1	1	2	1	2
1	1	1	1	2	2	2	2	2	2
2	1	2	1	1	2	1	1	1	2
2	2	1	2	2	2	1	2	1	2
1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2	2	2	2	2	1	2	2	1	2
1	2	2	1	1	2	1	1	1	1
1	2	1	1	1	1	2	2	1	1
2	2	2	1	2	2	2	1	2	1
3	3	3	3	2	2	3	3	3	3
2	1	3	2	2	3	3	3	1	3
1	1	2	1	2	2	1	2	1	1
2	1	2	2	2	1	2	1	2	1
2	2	1	1	2	2	1	1	1	2
1	1	2	2	2	1	1	1	2	1

1	2	1	2	1	2	2	2	2	2
2	2	2	1	2	2	2	2	1	2
2	2	1	1	1	2	2	1	2	2
2	2	1	1	1	1	2	2	2	2
2	2	1	1	1	2	1	1	2	2
2	1	2	2	1	1	1	2	2	2
1	1	1	2	1	1	1	2	1	2
1	2	2	2	2	2	1	2	2	2
2	1	1	2	1	2	2	2	2	1
1	1	1	2	1	2	1	1	1	2
2	2	2	1	2	2	2	2	1	2
2	3	3	2	2	2	3	2	3	3
2	2	2	2	2	3	3	2	3	3
3	1	2	3	2	1	3	3	2	3
2	3	3	2	2	3	3	2	2	3
2	3	3	2	2	2	3	3	2	3
2	3	3	2	3	3	3	3	3	3
2	2	2	2	2	1	3	3	1	3
3	2	3	3	3	1	3	2	2	3
3	2	3	3	3	2	3	3	1	3
3	2	2	3	3	1	3	2	2	3
2	1	3	2	2	3	3	3	2	3
3	3	2	2	2	3	3	3	2	3
3	1	2	3	3	1	3	2	3	3

VARIABLE Y: TRANSITO TERRESTRE									
D1: PERSONAS					D2: MERCANCIAS				
i1	i2	i3	i4	i5	i6	i7	i8	i9	i10
2	1	2	2	1	2	2	1	2	2
2	2	1	2	2	1	1	1	2	1
1	1	2	2	1	2	2	1	1	2
2	2	1	1	2	1	2	1	2	2
1	2	1	1	2	1	2	2	2	1
1	1	2	2	1	2	1	2	1	2
2	2	1	1	2	1	2	2	2	1
1	1	2	1	1	2	1	2	1	1
2	1	2	1	1	2	2	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	2	1	2
1	1	1	2	1	1	2	1	2	2
2	2	2	2	2	2	1	1	2	2
2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
2	1	2	1	1	2	2	1	2	1
2	2	1	1	2	1	2	1	1	1
3	2	3	2	2	3	2	2	3	2
3	2	2	2	2	2	2	2	1	3
1	2	1	2	2	1	1	2	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	1	2
2	1	2	1	1	2	2	1	1	2
2	1	2	2	1	2	1	2	2	2
2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
2	1	2	2	1	2	2	1	1	2
2	2	2	2	2	2	2	2	1	2
2	2	1	1	2	1	2	2	1	2
1	1	2	1	1	2	2	2	2	1

2	1	1	1	1	1	1	2	2	2
2	1	1	1	1	1	1	1	1	2
2	1	2	1	1	2	2	1	1	2
1	1	2	2	1	2	1	1	1	2
1	1	2	1	1	2	2	2	2	1
1	1	2	2	1	2	2	2	1	2
3	2	2	2	2	2	2	3	1	2
3	3	1	1	3	1	2	2	3	3
3	3	3	3	3	3	2	1	1	3
1	2	2	2	2	2	2	1	1	3
1	2	2	2	2	2	3	3	1	2
1	2	2	2	2	2	3	1	1	2
1	2	1	1	2	1	3	1	3	3
2	2	1	1	2	1	2	1	3	3
2	3	3	3	3	3	3	1	1	2
1	2	3	3	2	3	3	2	3	2
2	3	1	1	3	1	2	2	1	3
1	2	1	1	2	1	2	2	1	2
1	3	2	2	3	2	3	3	1	3
2	3	1	1	3	1	3	2	1	2
2	2	2	2	2	2	3	2	2	3
1	2	2	2	2	2	2	1	3	3
2	2	1	1	2	1	3	2	1	3
2	3	3	3	3	3	3	1	3	3
3	3	3	3	3	3	2	2	2	2
3	3	1	1	3	1	2	2	3	3
1	2	1	1	2	1	3	2	2	3
2	2	1	1	2	1	2	2	1	2
1	3	3	3	3	3	3	1	1	3
1	2	2	2	2	2	2	2	1	3

2	3	1	1	3	1	2	1	2	2
2	3	3	3	3	3	2	1	2	2
2	2	3	3	2	3	3	2	3	3
2	3	3	3	3	3	3	3	1	3
1	3	2	2	3	2	3	3	1	3
1	3	3	3	3	3	2	3	1	2
1	2	1	1	2	1	2	1	1	3
1	3	1	1	3	1	3	3	2	3
2	2	2	2	2	2	2	3	3	2
1	3	2	2	3	2	3	2	3	3
2	3	3	3	3	3	3	1	1	2
3	3	3	3	3	3	2	3	2	2
3	2	3	3	2	3	2	3	3	3
3	2	2	2	2	2	2	2	1	3
3	3	2	2	3	2	2	2	3	3
3	3	2	2	3	2	3	3	2	3
3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
3	2	1	1	2	1	2	3	1	2
3	3	2	2	3	2	3	1	1	2
3	3	1	1	3	1	3	2	2	2
3	2	2	2	2	2	3	2	1	3
3	3	2	2	3	2	3	2	3	2
3	2	2	2	2	2	2	2	3	3
3	2	3	3	2	3	3	1	1	2

ANEXO 5: JURISPRUDENCIA RELACIONADA CON EL TEMA.

Sala Segunda. Sentencia 1173/2024

EXP. N.º 02650-2023-PA/TC

ICA

INVERSIONES EN TURISMO S.A.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 17 días del mes de julio de 2024, la Sala Segunda del Tribunal Constitucional, integrada por los magistrados Gutiérrez Ticse y Ochoa Cardich, con la participación del magistrado Hernández Chávez, convocado para dirimir la discordia suscitada en autos, ha emitido la presente sentencia. El magistrado Domínguez Haro emitió voto singular, el cual se agrega. Los magistrados intervinientes firman digitalmente en señal de conformidad con lo votado.

ASUNTO

Recurso de agravio constitucional interpuesto por Luis Núñez Vidal, apoderado de la empresa Inversiones Turismo S.A., contra la Resolución 11, de fecha 24 de mayo de 2023, expedida por la Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Ica que, confirmando la apelada, declaró improcedente la demanda de autos.

ANTECEDENTES

Con fecha 12 de diciembre de 2022, don Luis Núñez Vidal, apoderado de la empresa Inversiones Turismo S.A., interpuso demanda de amparo, subsanada con fecha 29 de diciembre de 2023, contra el Superintendente, el subgerente de Procedimientos de Servicios de Transporte Pesas y Medidas, así como la Ejecutora Coactiva de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN). Solicitó la nulidad de la Resolución N° 3221113661-S-2021-SUTRAN/06.4.1, de fecha 16 de junio de 2021, con la que se inició el Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) en su contra y la resolución N° 4022033892-S-2022-SUTRAN/06.4.1., de fecha 3 de marzo de 2025, con la que se le sancionó. Asimismo, solicitó que cese la amenaza de realizar ejecución forzosa de embargo en sus cuentas y activos. Alegó la vulneración de sus derechos fundamentales al

debido procedimiento (debida notificación), el derecho a la defensa, tutela procesal efectiva y al principio de legalidad.

Refirió que el 26 de setiembre de 2022 su representada fue notificada, con las resoluciones N° 01, de fecha 20 de mayo de 2022, y, N° 4022033892S-2022-SUTRAN/06.4.1., de fecha 3 de marzo de 2022. La primera fue emitida por la Ejecutora Coactiva de SUTRAN, con el requerimiento de pago de S/. 41,563.02 soles bajo apercibimiento de procederse a la ejecución de medidas cautelares; y, la segunda expedida por la subgerencia de Procedimientos de Servicios de Transporte Pesas y Medidas de SUTRAN, mediante la cual se impone multa de S/. 41,500 al vehículo de su propiedad de placa de rodaje AEP882. Indicó que junto a esta resolución también se adjuntó el Acta de Verificación N° 2301003801, con la que se impuso multa.

Afirmó que la resolución de inicio de PAS y la de sanción no fueron notificadas a su domicilio, sino mediante edictos publicados en el diario El Peruano, a pesar que su domicilio es fácilmente verificable al consultar su número de RUC; lo cual es más llamativo si se toma en cuenta que la resolución de inicio de ejecución coactiva sí fue notificada a su domicilio. Sostuvo que la Ley 27444 regula las clases de notificación y su procedimiento, los cuales no han sido seguidos por la emplazada.

El Tercer Juzgado Civil de Ica, a través de la Resolución 2, de fecha 4 de enero de 2022 , admitió a trámite la demanda.

El Procurador Público de SUTRAN, con fecha 20 de enero de 2023 , se apersonó al proceso y contestó la demanda. Afirmó que notificó por edicto y no al domicilio de la recurrente pues este no existe en tanto no fue consignado en el acta de verificación; agregó que la notificación tampoco puede realizarse al domicilio consignado en el documento nacional de identificación (DNI) de la recurrente por lo que conforme al numeral 2 del artículo 21 de la Ley 27444 procede la notificación por edicto. De otro lado sostuvo que la multa fue impuesta en uso de las atribuciones que le concede la ley. En ese sentido, sostuvo que existe una vía igualmente satisfactoria para lograr la tutela de la pretensión planteada.

A través de la Resolución 6, de fecha 22 de febrero de 2023 , el a quo declaró improcedente la demanda de amparo, por considerar que existen vías procesales específicas igualmente satisfactorias, para la protección de los derechos fundamentales presuntamente afectados, como el contencioso administrativo o la revisión judicial.

A su turno, la Sala superior revisora, mediante Resolución 11, de fecha 24 de mayo de 2023, confirmó la apelada, por considerar que existe una vía igualmente satisfactoria para tutelar su pretensión.

FUNDAMENTOS

Delimitación del petitorio

1. La empresa recurrente solicitó la nulidad de la Resolución N° 3221113661-S-2021-SUTRAN/06.4.1, de fecha 16 de junio de 2021, con la que se inició el Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) en su contra y se emitió resolución N° 4022033892-S-2022SUTRAN/06.4.1., de fecha 3 de marzo de 2022, con la que se le sancionó. Asimismo, solicitó que cese la amenaza de realizar ejecución forzosa de embargo en sus cuentas y activos. Alegó la vulneración de sus derechos fundamentales al debido procedimiento (debida notificación), el derecho a la defensa, tutela procesal efectiva y al principio de legalidad

Cuestión procesal previa

2. Previo al análisis de la controversia, es necesario precisar que el procedimiento de revisión judicial de un procedimiento coactivo previsto en el artículo 23 del TUO de la Ley del Procedimiento de Ejecución Coactiva, aprobada por el Decreto Supremo 018-2008-JUS, está diseñado para cuestionamientos al inicio o en el trámite del procedimiento coactivo. No obstante, en el presente caso, se cuestiona no solo el procedimiento coactivo, sino el inicio del procedimiento sancionador que le dio origen. Por tanto, no puede considerarse que el proceso de revisión judicial se constituya como la vía idónea.

3. Asimismo, de los actuados en el presente proceso, existen los medios probatorios suficientes para emitir una sentencia de fondo, como será detallado en los siguientes fundamentos.

El derecho de defensa y la notificación de los actos administrativos

4. Este Tribunal ha señalado que el acto procesal de la notificación garantiza el derecho efectivo de defensa, pues por su intermedio se pone en conocimiento de los sujetos del proceso o procedimiento, el contenido de las resoluciones judiciales o administrativas. Sin

embargo, no cualquier irregularidad con su tramitación constituye, per se, una violación del derecho de defensa. Solo se produce afectación cuando, como consecuencia de la irregularidad en su tramitación, el justiciable o administrado quede en estado de indefensión

5. En el artículo 139, inciso 14 de la Constitución se reconoce el derecho de defensa, garantizándose que los justiciables o administrados, en la protección de sus derechos y obligaciones, cualquiera que sea su naturaleza (civil, penal, tributaria, mercantil, laboral, etc.), no queden en estado de indefensión. Así, el contenido del derecho de defensa queda afectado cuando, en el seno de un proceso judicial o procedimiento administrativo, las personas resultan impedidas por concretos actos de los órganos judiciales o administrativos de ejercer los medios necesarios, suficientes y eficaces para defender sus derechos e intereses legítimos.

Análisis de la controversia

6. La entidad demandada ha señalado que mediante Acta de Verificación 230100380111, de fecha 12 de diciembre de 2018, se identificó a la demandante como presunta infractora por realizar transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos sin contar con la autorización pertinente. Precisamente, en dicho documento se consigna el número de RUC de la empresa 20104347691 .

7. Es pertinente recordar que el artículo 117 del Decreto Supremo N° 0212008-MTC, Aprueban el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos (en adelante el Reglamento), señala que:

(...) 2. En los demás casos, el acta de verificación o resolución de inicio del procedimiento deberá ser notificada mediante cédula que será entregada al presunto infractor en el domicilio del remitente, destinatario, transportista u operador ferroviario que figure en el Registro Único de Contribuyentes que lleva la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT” (...).

3. Cuando no se conozca el domicilio del presunto infractor se le notificará, según lo determine la autoridad competente, en el domicilio que aparece inscrito en el Registro de la Propiedad Vehicular o en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC). Cuando por cualquier causa sea impracticable la notificación personal en los domicilios indicados o se desconociere su domicilio o residencia habitual, se le notificará de conformidad con el artículo 20 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. Tratándose de la notificación mediante edicto, ésta se publicará una sola vez en el Diario Oficial El Peruano y en otro de mayor circulación en el territorio nacional, en el caso

de las ciudades de Lima y Callao o en el diario encargado de la publicación de avisos judiciales y oro de extensa circulación en el territorio nacional, para el interior del país. (...)

8. Como puede apreciarse, la notificación por edicto es la última forma con la que cuenta la Administración para realizar la notificación. Sin embargo, previamente deben agotarse las otras formas de encontrar la dirección del infractor para ser notificado en su domicilio real.

9. Conforme se ha señalado previamente, en el acta de verificación se consignó la razón social de la demandante y su RUC, por ello, conforme al artículo en mención el primer paso para notificar a la recurrente era ingresar en la plataforma de SUNAT, consultar su RUC a efectos de obtener la información del domicilio deseado. En efecto, hecha la consulta se ha obtenido que el domicilio fiscal de la recurrente es en Av. La Angostura N° 400, Urb. La Angostura, Ica, que es precisamente el domicilio que la recurrente reclama como lugar de notificación.

10. En caso lo anterior no fuese posible, el siguiente paso era ingresar al Registro de la Propiedad Vehicular, específicamente a la plataforma de “SUNARP consulta vehicular”¹⁴ e ingresar la placa de rodaje AEP882 donde aparece la recurrente como propietaria o solicitar el título archivado que dio origen a la inscripción donde aparece el domicilio de la propietaria, además de ello, SUTRAN podía actuar conforme al artículo 26 y sub siguientes del Decreto Legislativo 1412 que permite la interoperabilidad entre instituciones o simplemente solicitar información a SUNAT a efectos de verificar la información que ya es accesible mediante la consulta del RUC.

11. No pasa desapercibido para este Tribunal que la parte demandada argumenta una presunta inexistencia del domicilio, por lo que procedió a notificar mediante edictos¹⁵. Sin embargo, cuando notifica la Resolución 1, de fecha 20 de mayo de 2022, emitida en el expediente coactivo 007982022-SUTRAN/06.4.4-EC16, sí lo hace en la dirección Av. La Angostura N° 400, Urb. La Angostura en Ica, lo cual es manifiestamente contradictorio con lo señalado en su contestación. Por todo ello, la demanda debe ser estimada.

12. Finalmente, es necesario condenar a la demandada al pago de los costos procesales, conforme al artículo 28 del Nuevo Código Procesal Constitucional.

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, con la autoridad que le confiere la Constitución Política del Perú,

HA RESUELTO

Declarar FUNDADA la demanda de amparo, con el pago de costos procesales. En consecuencia, nulas las resoluciones N° 01, de fecha 20 de mayo de 2022, con la que se inició la ejecución coactiva, N° 4022033892-S2022-SUTRAN/06.4.1., de fecha 3 de marzo de 2022, con la que se le sancionó, y, N° 3221113661-S-2021-SUTRAN/06.4.1., de fecha 16 de junio de 2021, que dio inicio al procedimiento administrativo sancionador.

Publíquese y notifíquese.

SS.

GUTIÉRREZ TICSE
OCHOA CARDICH
HERNÁNDEZ CHÁVEZ
PONENTE OCHOA CARDICH

VOTO DEL MAGISTRADO HERNÁNDEZ CHÁVEZ

Habiendo sido llamado a dirimir la discordia suscitada en autos, emito el presente voto, el cual sustento en las siguientes consideraciones:

1. En el presente caso, la empresa recurrente solicitó la nulidad de la Resolución N° 3221113661-S-2021-SUTRAN/06.4.1, de fecha 16 de junio de 2021, con la que se inició el Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) en su contra y se emitió la resolución N° 4022033892-S-2022-SUTRAN/06.4.1., de fecha 3 de marzo de 2022, con la que se le sancionó. Alega la vulneración de sus derechos fundamentales al debido procedimiento (debida notificación), el derecho a la defensa, tutela procesal efectiva y al principio de legalidad.

2. Ahora bien, cabe mencionar que en el fundamento 2 de la ponencia no se realiza un análisis adecuado en torno a si el proceso contencioso administrativo o el de revisión judicial constituyen o no una vía igualmente satisfactoria para tutelar la pretensión del demandante.

3. En esa línea, según lo previsto en la Ley 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, el proceso de revisión judicial no constituye una vía igualmente satisfactoria que ofrezca una tutela idónea a la pretensión de la accionante, pues pese a que, según el inciso 3 del artículo 23 de la referida ley con la sola interposición de la demanda de revisión judicial se suspende el procedimiento de ejecución coactiva, no necesariamente dicha suspensión se mantiene con ocasión de la interposición del recurso de apelación en segunda instancia (salvo el supuesto que subyace en el inciso 4 del artículo 23, esto es, cuando no se emite pronunciamiento en primera instancia al término de los sesenta días hábiles de la interposición de la demanda).

4. Asimismo, en cuanto a la Ley 27584, Ley que regula el Proceso Contencioso Administrativo, cabe indicar que las medidas cautelares previstas en el artículo 35 de dicha ley, no permiten suspender los efectos de una ejecución coactiva, que es precisamente, el sustento de la demanda de autos. Por ello, en la presente causa no concurre la causal de improcedencia establecida en el artículo 7.2 del Nuevo Código Procesal Constitucional, siendo menester la expedición de un pronunciamiento de fondo.

5. En tal sentido, ni el proceso de revisión judicial ni el proceso contencioso administrativo constituyen una vía igualmente satisfactoria frente a lo dispuesto en el ámbito de un procedimiento de ejecución coactiva, siendo el amparo la vía idónea en la que corresponde tutelar la pretensión de la demandante.

6. En ese orden de ideas, y conforme a los actuados, se aprecia que en el acta de Acta de Verificación 2301003801 (f.11) de fecha 12 de diciembre de 2018, se consigna el RUC de la empresa demandante. En tal sentido, y atendiendo a lo dispuesto en el artículo 117 del Decreto Supremo N° 021-2008-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, para efectos de la notificación del inicio del procedimiento administrativo sancionador que derivó en la ejecución coactiva al no haber cancelado la multa impuesta por las infracciones administrativas incurridas—, la entidad demandada debió tomar en cuenta el RUC de la accionante y proceder con la notificación a su domicilio fiscal y no haber empleado injustificadamente la notificación por edicto. Razón por la cual, estimo que en la presente causa se ha vulnerado los derechos al debido procedimiento y de defensa; en consecuencia, corresponde estimar la demanda de autos.

En tal sentido, mi voto es por:

Declarar FUNDADA la demanda de amparo, con el pago de costos procesales. En consecuencia, nulas las resoluciones N° 01, de fecha 20 de mayo de 2022, con la que se inició la ejecución coactiva, N° 4022033892-S2022-SUTRAN/06.4.1., de fecha 3 de marzo de 2022, con la que se le sancionó, y, N° 3221113661-S-2021-SUTRAN/06.4.1., de fecha 16 de junio de 2021, que dio inicio al procedimiento administrativo sancionador.

S.

HERNÁNDEZ CHÁVEZ

VOTO SINGULAR DEL MAGISTRADO DOMÍNGUEZ HARO

Con el debido respeto por la opinión de mis honorables colegas, emito el presente voto singular, pues no comparto el fallo de la sentencia, por lo siguiente:

La demanda presentada por Inversiones Turismo S.A., está orientada a que se declare la nulidad de la Resolución 3221113661-S-2021-SUTRAN/06.4.1, de fecha 16 de junio de 2021, con la que se inició el Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) en su contra y la Resolución 4022033892S-2022-SUTRAN/06.4.1., de fecha 3 de marzo de 2022, con la que se le sancionó. Asimismo, solicitó que cese la amenaza de realizar ejecución forzosa de embargo en sus cuentas y activos; pues, considera que se ha vulnerado sus derechos fundamentales al debido procedimiento (debida notificación), el derecho a la defensa, tutela procesal efectiva y al principio de legalidad.

La recurrente señala que el 26 de setiembre de 2022 su representada fue notificada, con la Resolución 01, de fecha 20 de mayo de 2022 y la Resolución 4022033892-S-2022-SUTRAN/06.4.1., de fecha 3 de marzo de 2022. La primera fue emitida por la Ejecutora Coactiva de SUTRAN con el requerimiento de pago de S/. 41,563.02 soles, bajo apercibimiento de procederse a la ejecución de medidas cautelares y la segunda fue expedida por la Subgerencia de Procedimientos de Servicios de Transporte Pesas y Medidas de SUTRAN, mediante la cual se impone multa de S/. 41,500 al vehículo de su propiedad de Placa de Rodaje AEP882. Indicó que junto a esta resolución también se adjuntó el Acta de Verificación 2301003801, con la que se impuso la sanción de multa.

Afirmó que la resolución de inicio de PAS y la de sanción no fueron notificadas a su domicilio, sino mediante edictos publicados en el diario El Peruano, a pesar que su domicilio es fácilmente verificable al consultar su número de RUC; lo cual es más llamativo si se toma en cuenta que la resolución de inicio de ejecución coactiva sí fue notificada a su domicilio. Sostuvo que la Ley 27444 regula las clases de notificación y su procedimiento, los cuales no han sido seguidos por la emplazada.

La jurisprudencia del Tribunal Constitucional precisa que no cualquier reclamo que alegue la presunta afectación del derecho constitucional puede dar lugar al análisis del fondo de la materia cuestionada mediante el amparo, pues para ello debe examinarse previamente si los hechos cuya inconstitucionalidad se denuncia, aparejados de medios probatorios, revisten relevancia constitucional y, luego, si agravan el contenido de los derechos constitucionalmente protegidos por el amparo.

En el presente caso, el cuestionamiento central es el referido a la falta de notificación en el domicilio de la demandante y que las notificaciones por edictos resultan indebidas pues le han perjudicado. Tales hechos corresponden ser valorados en el proceso de revisión judicial contemplado en la Ley 26979 (o del proceso contencioso administrativo, en su oportunidad), al encontrarse la deuda en ejecución coactiva, por ser dicha vía procesal la idónea para el análisis de su pretensión sobre la pertinencia de la utilización de una u otra forma de notificación, como es la notificación personal y la notificación por edictos; así como para evaluar las razones o no de su utilización; es decir, carece de relevancia constitucional.

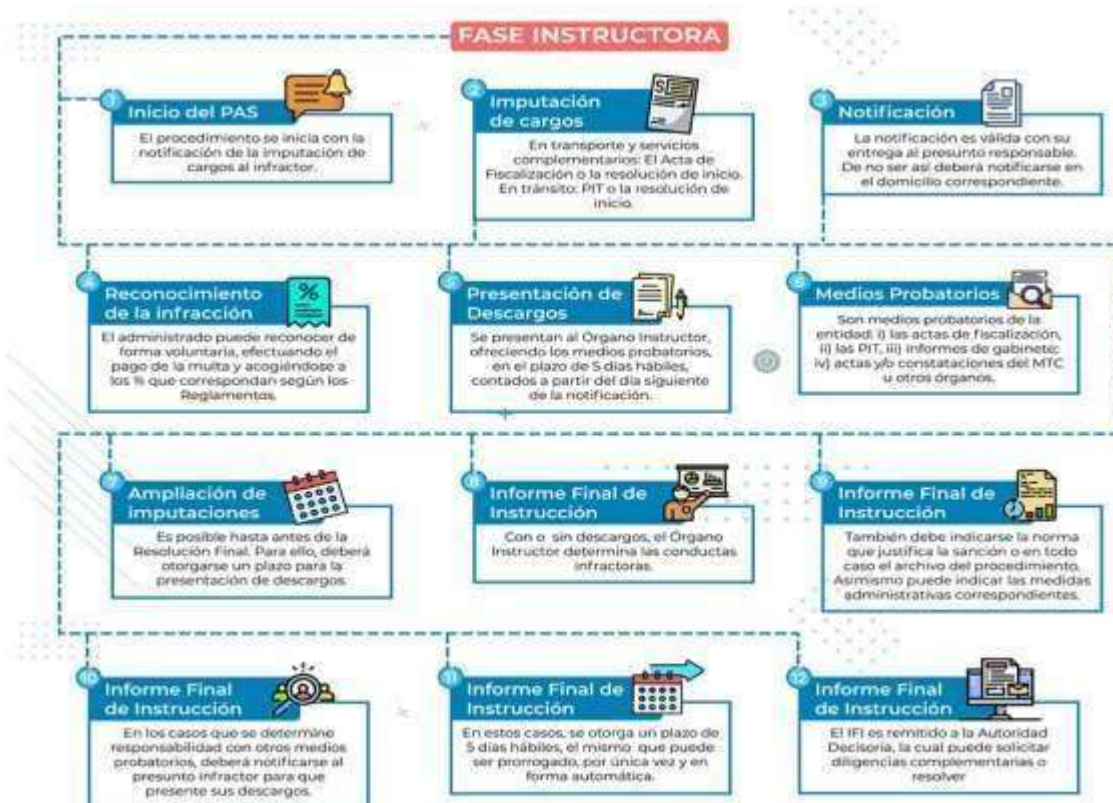
Por lo señalado corresponde declarar la improcedencia de la demanda, en aplicación del artículo 7.2 del Nuevo Código Procesal Constitucional, por ser el proceso de revisión judicial la vía igualmente satisfactoria al amparo, más aún cuando en el presente caso, no se ha acreditado la existencia de un riesgo de irreparabilidad de los derechos invocados, ni se ha demostrado la necesidad de tutela urgente derivada de la relevancia del derecho en cuestión o de la gravedad de algún daño que podría ocurrir de transitar por la vía ordinaria, que permita habilitar el proceso de amparo para analizar el fondo de la controversia.

Por lo antes señalado, mi voto es porque se declare IMPROCEDENTE la demanda.

S.

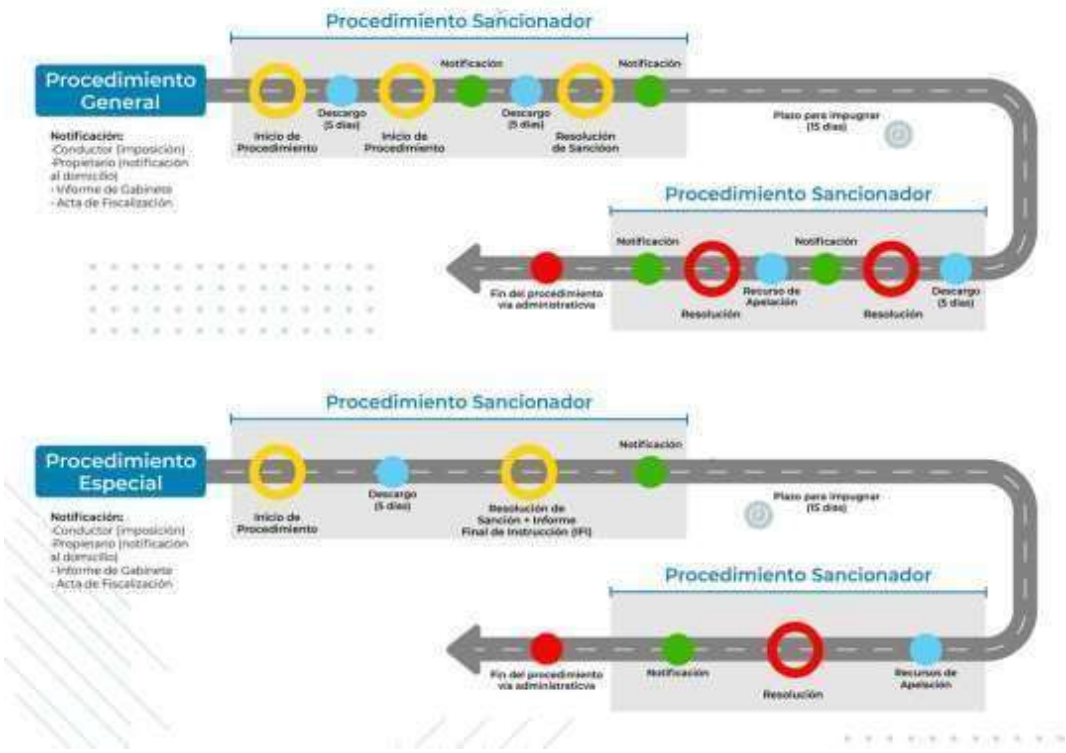
DOMÍNGUEZ HARO.

ANEXO 6: INFOGRAFÍA ALUSIVA AL TEMA TRATADO.





Comparación: Procedimiento General vs Procedimiento Especial



MOVILIZACIÓN DE PASAJEROS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE 2024

Datos Claves del Sistema de Transporte Terrestre en Perú

Total de pasajeros movilizados:
87 069 600



DISTRIBUCIÓN POR REGIONES

Norte:



Pasajeros
24 228 000



Viajes
403,800

Centro:



Pasajeros
30 801 060



Viajes
513 351

Sur:



Pasajeros
32 040 540



Viajes
534 009

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Total de terminales y empresas activas:



372
Terminales
terrestres



7 589
Empresas