



Resolución Gerencial Regional

Nº 019 -2023-GRA/GRTC

El Gerente Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional - Arequipa;

VISTO:

El Oficio Nº 041-2023-GRA/GRTC-SGTT de fecha 25 de enero del 2023, emitido por la Sub Gerencia de Transporte Terrestre, con el cual se remite el expediente administrativo conjuntamente con el recurso de apelación interpuesto por, EMPRESA DE TRANSPORTES CAMINOS DEL INCA S.R.L., en contra de la Resolución Sub Gerencial Nº 214-2022-GRA-GRTC-SGTT y sus antecedentes; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Sub Gerencial Nº 214-2022-GRA-GRTC-SGTT, de fecha 16 de noviembre de 2022. Se Resuelve, **ARTÍCULO PRIMERO.** – Declarar **RESPONSABLE** de la infracción cometida por el conductor FACUNDO CHUCTAYA ARONCCACYA, **SANCIÓNAR** a la administrada EMPRESA DE TRANSPORTES CAMINOS DEL INCA S.R.L. con RUC Nº 20326783197 propietario del vehículo de placa de rodaje Nº VBY-961; y al CONDUCTOR como responsable solidario, respecto a la fiscalización realizada, con una multa equivalente a (0.5 UIT) Unidad Impositiva Tributaria por la comisión de infracción tipo I.3.B del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por el Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC, del Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones incursas en la infracción contra la formalización de transporte vigente.

Que, no encontrándose conforme con dicha resolución, la Empresa de Transportes Caminos del Inca S.R.L. con fecha 09 de enero de 2023, interpone recurso impugnatorio de apelación en contra de la Resolución Sub Gerencial Nº 214-2022-GRA-GRTC-SGTT de fecha 16 de noviembre de 2022, para que se declare la nulidad total, por contravenir el artículo 10 del TUO de la Ley Nº 27444-Decreto Supremo Nº 004-2019-JUS.

Que, apelante de sus fundamentos expuestos en el recurso de apelación refiere expresamente lo siguiente:

- Con fecha 06 de junio de 2022, se levantó el Acta de Control Nº 000106, consignando la supuesta infracción tipificando el Código I.3.b., El conductor del vehículo presenta descargo reconociendo que durante el viaje no portaba la hoja de ruta. Debiendo, consignar la verdadera Tipificación, esta es I.1.b. "No portar durante la prestación del servicio de transporte, según corresponda: b) La hoja de ruta manual o electrónica, según corresponda", con fecha 28 de junio de 2022, mi representada presenta Descargo contra el Informe de Instrucción Final Nº 082-2022-GRA/GRTC-SGTT-ATI-AF/TACQ., con Resolución Sub-Gerencial Nº 214-2022-GRA/GRTC-SGTT, de fecha 16 de noviembre de 2022, la Sub-Gerencia de Transporte Terrestre, sanciona a mi representada por supuestamente haber incurrido en la infracción tipificada con el código 1.3.b.
- El Sub-Gerente de Transporte Terrestre sostiene que: "En el presente caso se retiene la Hoja de Ruta Nº 044297 entregada por el conductor".



Resolución Gerencial Regional

Nº 019 -2023-GRA/GRTC

- El artículo 42.1.12 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias, señala lo siguiente: "Al iniciar el servicio de transporte público, se debe elaborar por cada servicio una hoja de ruta conteniendo la hora de inicio y fin del servicio, el nombre de los conductores y los cambios de turno en la conducción; asimismo, en la hoja de ruta se consignará cualquier otra incidencia ocurrida durante el servicio que un usuario desee reportar.
- En nuestro escrito presentado a la Sub-Gerencia de Transporte Terrestre, hemos demostrado que nosotros como Transportista hemos cumplido a cabalidad con el llenado de la Hoja de Ruta, tanto es así que, ADJUNTAMOS LA HOJA DE RUTA N° 085937, de fecha 06 de junio de 2022, cumpliendo estrictamente con lo regulado por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias;
- El conductor ha manifestado certeramente que no portaba con la hoja de ruta, sin embargo, la sub gerencia insiste abusivamente en imputar un cargo a mi representada, cuando existe un reconocimiento de responsabilidad por parte del conductor, por esos motivos, ha quedado demostrado de manera objetiva, que la hoja de ruta fue llenada de manera correcta por el transportista, sin embargo, al momento de la intervención, el conductor no la portaba. responsabilidad administrativa que corresponde al conductor, más no al transportista.
- El Sub-Gerente de Transportes sostiene: "Si bien es cierto el inspector de campo anotó en el acta de control al momento de la intervención no presenta hoja de ruta, en la misma acta de control subsana, resulta increíble que ahora el Sub-Gerente de Transporte Terrestre, de manera subjetiva y personalmente intente justificar un groso error del fiscalizador de transporte. Sostener, en una resolución Sub-Gerencial, que el inspector de transporte SUBSANÓ, es un acto totalmente abusivo. Por qué no existe, prueba alguna, documento, escrito, o manifestación que pruebe que el inspector de transporte "SUBSANO" el acta de control. toda vez que las actas de control deben ser llenadas sin subsanaciones, sostener que existe una subsanación en el acta de control la convertiría inmediatamente en insuficiente.
- En ese sentido el Acta de Control N° 000106, de fecha 06 de junio de 2022, el inspector de campo de la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones ha anotado lo siguiente: "al momento de la intervención no presento hoja de ruta". Resulta de esta anotación del propio inspector de campo que, al momento de su intervención NO LE PRESENTARON LA HOJA DE RUTA. Además, lo reconocido por el propio conductor, resulta que el día 06 de junio de 2022, al momento de intervenir el vehículo de placa de rodaje VBY-961, no portaba Hoja de Ruta;
- No existe prueba alguna, que demuestre que el inspector de campo subsano el acta de control, en todo caso tal subsanación es apreciación personalísima del Sub-Gerente, pues como usted conocerá, las actas de transporte deben ser llenadas de manera integra de lo contrario devienen en insuficientes.
- El numeral 93.3 del artículo 93 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias, establece claramente que "El conductor del vehículo es responsable administrativamente de los incumplimientos e infracciones cometidas durante la





Resolución Gerencial Regional

Nº 019 -2023-GRA/GRTC

prestación del servicio, vinculadas a su propia conducta". En ese sentido, es evidente y de manera objetiva resulta que el conductor ha reconocido que el NO PORTABA CON LA HOJA DE RUTA, al momento de la intervención;

- El artículo 99º del RNAT, dispone que "la responsabilidad administrativa derivada del incumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia, o de la comisión de una infracción a las normas previstas en el presente Reglamento es objetiva. Cuando el incumplimiento o infracción corresponda a varias personas conjuntamente, se determinará la responsabilidad que corresponda a cada uno".
- En ese sentido, lo objetivo, lo claro y lo certero es que el conductor a reconocido haber cometido una infracción, la Sub-Gerencia de Transporte Terrestre, pretende sancionar a mi representada con una especie de persecución administrativa. Careciendo de toda lógica jurídica. Pues resulta, evidente, que la responsabilidad administrativa, derivada de la acción de fiscalización el 06 de junio de 2022, es responsabilidad del conductor, más no del transportista.
- La Sub-Gerencia de Transporte, respecto a la Hoja de Ruta N° 085937, la ha calificado como "insubsistente o no tiene valor" sosteniendo maliciosamente que la hemos elaborado inclusive en contra de la buena fe laboral del conductor, nos atribuye hechos bastante serios.
- Sostenemos, una vez más que la hoja de ruta si fue llenada por nuestra representada en calidad de transportistas, es más el propio conductor así lo reconoce. no solo ello el mismo fiscalizador de campo lo anotó así en su acta de control. sin embargo, con un ánimo de persecución o incluso de venganza la sub- gerencia insiste en atribuirnos responsabilidad a nosotros. cuando existe un administrado que ha reconocido su responsabilidad.
- Hace referencia al Principio de Causalidad la responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable, por el principio de causalidad, la sanción debe recaer en el administrado que realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable, la norma exige el principio de personalidad de las sanciones entendido como, que la asunción de la responsabilidad debe corresponder a quien incurrió en la conducta prohibida por la ley, y por tanto no podrá ser sancionado por hechos cometidos por otros (por ejemplo, la responsabilidad por un subordinado, o imputar responsabilidad a un integrante del cuerpo colectivo que no votó o salvó su voto) o por las denominadas responsabilidades en cascada aplicables a todos quienes participan en un proceso decisional. Por ello, en principio, la Administración Pública no puede hacer responsable a una persona por un hecho ajeno, sino solo por los propios.

Que, *El Artículo III del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General – TUO de la LPAG*, aprobado por el decreto Supremo N° 004-2019-JUS prescribe que; *la actuación de la Administración Pública sirva a la protección del interés general, garantizando los derechos e intereses de los administrados, con sujeción al ordenamiento constitucional y jurídico en general*, así mismo se establece en el *Artículo IV* del mismo cuerpo normativo que, *Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la Ley y al Derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas*. Siendo además deber de





Resolución Gerencial Regional

Nº 019 -2023-GRA/GRTC

todo órgano decisor, en cautela al debido procedimiento, resolver la controversia puesta a su conocimiento según el mérito de lo actuado.

Que, el recurso de apelación tiene por objeto que el superior jerárquico examine la resolución que produzca agravio, con el propósito de que realice una reevaluación del expediente, que eventualmente pueda manifestar una opinión distinta de aquel que emitió la decisión objeto de cuestionamiento. Por ello se afirma que este recurso le permite al administrado que el objeto de la controversia sea conocido por un nuevo órgano, recurso que además admite favorecer el control interno de la Administración, al mismo tiempo expresa uno de los principios fundamentales de su organización como es el principio de jerarquía en la medida que accede que el órgano superior revise lo resuelto por el inferior, siendo de este modo la interposición del recurso de apelación un instrumento útil en el ejercicio del derecho de defensa del administrado.

Que, en ese marco, el artículo 8 y 9 del TUO de la LPAG, señala que es válido el acto administrativo dictado conforme al ordenamiento jurídico y se considera válido en tanto su pretendida nulidad no sea declarada por autoridad administrativa o jurisdiccional, según corresponda; y el Artículo 10 de la misma norma establece que son vicios del acto administrativo que causan su nulidad de pleno derecho, entre otros, la contravención a la Constitución, a las leyes o a las normas reglamentarias.

Que, dentro de nuestro ordenamiento administrativo, LPAG en el numeral 1.15 del artículo IV del Título Preliminar, desarrolla el principio de predictibilidad señalando que "(...) la autoridad administrativa deberá brindar a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada trámite, de modo tal que, a su inicio, el administrado pueda tener una conciencia bastante certera de cuál será el resultado final que se obtendrá.

Que, según la Resolución Sub Gerencial Nº 214-2022-GRA-GRTC-SGTT, de fecha 16 de noviembre de 2022, el día 06 de junio del 2022, en el sector denominado como "LA REPARTICION" en el Km 963 de la Panamericana sur, se realizó un operativo de control y fiscalización de transporte de personas y mercancías, siendo que en el transcurso del operativo se intervino al vehículo de placa de rodaje Nº VBY-961 de propiedad de la empresa de TRANSPORTES CAMINOS DEL INCA S.R.L, conducido por la persona de FACUNDO CHUCTAYA ARONCCACAYA, levantándose el Acta de Control Nº 000106-2022 con la tipificación de la Infracción de transporte de código I-3-I, es decir, al momento de la intervención, la unidad de transporte no contaba con la hoja de ruta debidamente llenada. Ahora bien, conforme el Acta de Control Nº 000106, la conducta que se tipifica es la de "no cumplir con llenar información necesaria en la Hoja de ruta cuando corresponde (...)" Sin embargo, según el recurso de apelación presentado, el transportista señala que "hemos cumplido a cabalidad con el llenado de la Hoja de Ruta, tanto es así que, ADJUNTAMOS LA HOJA DE RUTA Nº 085937, de fecha 06 de junio del 2022", asimismo, afirmó que fue el mismo conductor quien señaló que no portaba con la hoja de ruta.

Que, con respecto al párrafo anterior, debemos tener presente que según el artículo 3, numeral 3 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC (en adelante RENAT), el Acta de Control es un "documento levantado por el inspector de transporte y/o por entidad certificadora, en la que se hace constar los resultados de la acción de control", vale decir que el acta de control es el documento idóneo que sirve como instrumento de corroboración de los hechos suscitados dentro de la acción de control. Ahora bien, dicho documento deberá ser levantado





Resolución Gerencial Regional

Nº 019 -2023-GRA/GRTC

por la autoridad, ya que conforme lo refiere el artículo 90 del RENAT “La fiscalización del servicio de transporte es función exclusiva de la autoridad competente en su jurisdicción”. Sobre los hechos materia de análisis se tiene que, en efecto, un fiscalizador autorizado se encontraba realizando actividades de supervisión y detección de posibles incumplimientos o infracciones en materia de transporte, en consecuencia, el eventual levantamiento de un acta de control, primordialmente, deberá contener el resultado de la acción de control, en la cual debe constar los incumplimientos e infracciones cometidas. En ese sentido, si el conductor, tal como lo afirma el accionante, se hubiese encontrado en una situación abusiva de imputación de cargos, hubiese solicitado que se consigne en la parte de “observaciones” su inconformidad con la tipificación de la conducta, fuera de ello firmó el acta de control en señal de toda conformidad, resultando tal alegación irrazonable.

Que, a lo anterior, como muy bien lo refiere el transportista apelante, en el escrito de descargos del 28 de junio del 2022, el referido adjunta la hoja de ruta Nº 085937 señalando que se habrían cumplido a cabalidad con el llenado de la hoja de ruta. Al respecto, se debe tener presente que, en la Resolución de Sala Plena Nº 001-2012-SERVIR/TSC del 18 de mayo de 2012, el Tribunal del Servicio Civil ha señalado lo siguiente.

“(...) 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”

Que, entonces sería la administración como órgano especializado e imparcial y competente, al amparo de la Ley Nº 27867 (Ley Orgánica de Gobiernos Regionales), en concordancia con lo establecido por el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por el Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC, “Art. 10. Competencia de los Gobiernos Regionales: (...) es competente en materia de gestión y fiscalización del transporte terrestre de personas de ámbito regional”, de elaborar un medio de prueba idóneo que sirva de sustento de las decisiones adoptadas, ya que somos de la opinión de que no basta con que solo lo se afirme, sino que se tiene que mostrar el razonamiento que se ha seguido para llegar a una debida conclusión, situación que, por cierto, no se desprende del escrito de apelación de la accionante. En ese sentido, nuevamente, si tal como afirma la accionante, cuando se interviene el vehículo no se hubiese presentado la hoja de ruta, pero sí se habría llenado correctamente, el conductor, conforme a las facultades que lo amparan, hubiese podido consignar tal circunstancia en el acta de intervención. Sin embargo, otra vez, tal situación no ocurrió.

Que, ahora bien, respecto a la hoja de ruta ofrecida, se debe tener presente que la valoración de la prueba ofrecida debe estar enmarcada, necesariamente, en el cumplimiento de las normas aplicables al caso para determinar su fiabilidad y congruencia probatoria, tal como lo dispuso la Corte Suprema en la Casación Nº 574-2015/San Martín.

“TERCERO: (...) en materia de prueba los criterios de fiabilidad, congruencia y suficiencia son necesarios y, con ellos, el elemento central es el de corroboración” (negrita agregada)

Que, es decir, la prueba ofrecida deberá ser mínimamente, fiable. El hecho de que la apelante ofrezca la hoja de ruta Nº 085937 no prueba que, al momento de la intervención, sí ha existido tal hoja de ruta, sino lo único que se prueba es que se ha presentado una hoja de ruta que, posiblemente, sea la legítima o que simplemente sea una que se ha llenado después, ilegalmente, con la finalidad de intentar argumentar un hecho



Resolución Gerencial Regional

Nº 019 -2023-GRA/GRTC

falso. Lo cierto es, que, según se tiene documentalmente, en el anexo del acta de intervención, al momento de la intervención, el mismo conductor proporcionó una hoja de ruta que no estuvo llenada, eso es un hecho, cabe mencionar que resulta impresionante que existan varias hojas de ruta sin llenar en diversas unidades vehiculares, según la norma, la Hoja de Ruta contribuye a un mejor control de los viajes en el servicio de transporte terrestre, brinda mayor seguridad a los usuarios y mejora la fiscalización a las empresas. Es decir, tal documento no puede dejarse o realizarse en cualquier lado, o en cualquier momento, de cualquier forma, tal supuesto debe ser materia de fiscalización posterior.

Que, por todo lo mencionado; se demuestra que el transportista no ha cumplido con lo dispuesto en el Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Ley Nº 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y lo establecido por el T.U.O. de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General D.S. Nº 004-2019-JUS; por cuanto con el recurso impugnatorio interpuesto por la apelante en el presente caso NO ha logrado desvirtuar la legalidad adoptada en la Resolución Sub Gerencial Nº 214-2022-GRA-GRTC-SGTT, de fecha 16 de noviembre del año 2022. Por lo que corresponde declarar infundado el recurso impugnatorio interpuesto; dando así por agotada la vía administrativa.

Que, de conformidad con el TUO de la Ley Nº 27444 Ley del Procedimiento Administrativo General, Decreto Supremo Nº 004-2020-MTC, Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte, y en uso de las facultades conferidas por la Resolución Ejecutiva Regional Nº 016-2023/GRA/GR.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Declarar **INFUNDADO** el Recurso de Apelación interpuesto por Marco Antonio Quispe Zapana, representante de la Empresa de Transportes Caminos del Inca S.R.L., en contra de la Resolución Sub Gerencial Nº 214-2022-GRA-GRTC-SGTT, de fecha 16 de noviembre del año 2022, por los fundamentos expuestos, confirmándola en todos sus extremos, dando de esta forma por agotada la vía administrativa.

ARTÍCULO SEGUNDO.- **ENCARGAR** la notificación de la presente Resolución al Área de Trámite Documentario de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones, conforme lo dispone el Art. 20 del TUO de la ley 27444.

Dada en la Sede de la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones del Gobierno Regional de Arequipa, a los **20 FEB 2023**

REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE

GOBIERNO REGIONAL DE AREQUIPA
GERENCIA REGIONAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES

Abg. Jose David Aquice Cárdenas
Gerente Regional de Transportes
Y Comunicaciones