



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**“OBLIGATORIEDAD DEL TACÓGRAFO, EN EL
RECONOCIMIENTO DE LA CALIDAD DE MEDIO DE PRUEBA
EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, LIMA 2019”**

PRESENTADO POR:

NOA MELO, JAIME ROBERTO

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

LIMA, PERÚ

2020

DEDICATORIA:

A mis padres. Ricardo y Julia

AGRADECIMIENTOS:

A mi familia.

RECONOCIMIENTO:

A mis profesores UAP.

ÍNDICE

DEDICATORIA:.....	ii
AGRADECIMIENTOS:.....	iii
RECONOCIMIENTO:.....	iv
ÍNDICE.....	v
RESUMEN.....	viii
ABSTRACT.....	ix
INTRODUCCIÓN.....	x
CAPÍTULO I:.....	12
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	12
1.1 Descripción de la realidad problemática.....	12
1.2 Delimitación de la investigación.....	14
1.2.1 Delimitación social.....	14
1.2.2 Delimitación espacial.....	14
1.2.3 Delimitación temporal.....	14
1.2.4 Delimitación conceptual.....	15
1.3 Formulación del problema de investigación.....	17
1.3.1 Problema general.....	17
1.3.2 Problemas específicos.....	17
1.4 Objetivos.....	18
1.4.1 Objetivo general.....	18
1.4.2 Objetivos específicos.....	18
1.5 Hipótesis y variables.....	19
1.5.1 Hipótesis general.....	19
1.5.2 Hipótesis específicas.....	19
1.5.3 Variables.....	20

1.5.4	Definición conceptual de las variables.....	20
1.5.5	Definición operacional de las variables	23
1.6	Metodología de la investigación.....	28
1.6.1	Tipo y diseño de investigación	28
1.6.2	Nivel, método y enfoque de la investigación	30
1.6.3	Población y muestra	32
1.6.4	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	33
a.	Técnicas.....	34
b.	Instrumentos	34
c.	Criterios de validez y confiabilidad de los instrumentos	35
1.7	Justificación, importancia y limitaciones de la investigación	36
a)	Justificación	36
b)	Importancia	38
CAPÍTULO II:		40
MARCO TEÓRICO		40
2.1	Antecedentes del estudio de investigación	40
2.2	Bases legales.....	42
2.3	Bases teóricas	46
2.3.1	Obligatoriedad del tacógrafo.....	47
2.3.2	Calidad de medio de prueba en accidentes de transito	53
2.4	Definición de términos básicos	58
CAPÍTULO III:		60
ANÁLISIS, PROCESAMIENTO E INTERPRETACIÓN DE DATOS		60
3.1	Criterios de validación del cuestionario.....	60
3.3	Prueba de hipótesis.	68
3.4	Discusión de resultados.....	77
CONCLUSIONES		79

RECOMENDACIONES	80
FUENTES DE INFORMACIÓN	81
Bibliografía	81
ANEXOS	84
Anexo 1: Matriz de consistencia	85
Anexo 3: instrumentos	89
Cuestionario variable: Independiente	89
Cuestionario variable: Dependiente.....	91
Anexo 4: Anteproyecto de Ley	93
CUADROS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	96

RESUMEN

Esta investigación titulada: *Obligatoriedad del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019*, plantea como objetivo general: Demostrar la necesidad de materializar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019, teniendo como hipótesis: existe necesidad de garantizar que el carácter de obligatoriedad del uso del tacógrafo, se materialice en el sentido que se reconozca su calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito. Así la investigación, metodológicamente cumple con ser tipo sustantivo, diseño no experimental, nivel descriptivo explicativo, por ser apropiado para garantizar el análisis de fuentes confiables: teóricas, normativas, y así también la recolección de datos concretos, siendo necesario para este último la aplicación de dos instrumentos cuyo aporte refleja una realidad concreta, a fin de permitir fundamentar las hipótesis planteadas y permitir al investigador proponer un aporte de relevancia jurídica, teniendo en cuenta que la calidad del dispositivo, se vincula a la necesidad de garantizar la reparación de los daños causados por accidentes automovilísticos. La conclusión general es: Primero. Que, según se reconoce entre los requisitos para el ingreso al parque automotor, el tacógrafo al ser dispositivo que almacena información y cuenta con reconocimiento científico y tecnológico respecto a la fiabilidad de la información relativa a velocidad, es necesario garantizar su calidad de medio de prueba para determinar responsabilidades en accidentes de tránsito.

Palabras claves: Accidente de tránsito, Medio de prueba, Responsabilidad, Tacógrafo, Vehículo, Velocidad.

ABSTRACT

This research entitled: Obligation of the tachograph, in the recognition of the quality of the means of proof in traffic accidents, Lima 2019, sets out as a general objective: To demonstrate the need to materialize the obligatory use of the tachograph, in the recognition of the quality of means of proof in traffic accidents, Lima 2019, taking as a hypothesis: there is a need to guarantee that the mandatory nature of the use of the tachograph is materialized in the sense that its quality as a means of proof in traffic accidents is recognized. Thus, the research methodologically complies with being a substantive type, non-experimental design, explanatory descriptive level, as it is appropriate to guarantee the analysis of reliable sources: theoretical, normative, and thus also the collection of specific data, being necessary for the latter the application of two instruments whose contribution reflects a concrete reality, in order to allow the hypotheses raised to be substantiated and allow the researcher to propose a contribution of legal relevance, taking into account that the quality of the device is linked to the need to guarantee the repair of damages caused by car accidents. The general conclusion is: First. That, as recognized among the requirements for entering the fleet, the tachograph being a device that stores information and has scientific and technological recognition regarding the reliability of information related to speed, it is necessary to guarantee its quality as a test medium to determine responsibilities in traffic accidents.

Keywords: Traffic accident, Test medium, Responsibility, Tachograph, Vehicle, Speed.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación de título: *Obligatoriedad del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima, 2019*, surge de la interrogante: ¿Cuál es la necesidad de materializar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito? Considerando que entendiendo que el marco normativo que regula el tránsito vehicular, otorga carácter de obligatoriedad, respecto a características y requisitos con las que deben contar los vehículos automotores, considerando que estos resultan ser relevantes para la determinación de responsabilidades cuando se produce un accidente vehicular, por lo que esta investigación tiene como objetivo principal: Demostrar que jurídicamente existe discriminación, en la Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019. Se responde a cuál es el tema, pues a la de la obligatoriedad del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba; el por qué se hace, es por la falta de regulación al respecto y su propuesta de obligatoriedad para fines probatorios; las limitaciones fueron más de corte teórico por la poca información; cómo está pensado, es dentro de la ruta cuantitativa, cuál es el método, el hipotético deductivo. Este proyecto de investigación se desarrolla en tres capítulos:

Capítulo I, cumple con presentar la problemática, que reconoce el investigador, describiéndola, según se presenta, toda vez que de ahí se reconoce la idoneidad de los problemas planteados, objetivos considerados.

Se presentan las hipótesis formuladas, y contextualiza sucintamente las variables, presentando además su operacionalización, en función de la relación causal, siendo el referente, sustentar que existe necesidad de garantizar que el carácter de obligatoriedad del uso del tacógrafo, se materialice en el sentido que se reconozca su calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito.

También se hace la presentación de la metodología que se aplica, para el desarrollo de las diferentes fases de este trabajo investigativo, dotando de validez jurídica a los resultados, teniendo en cuenta que garantiza el desarrollo

en bajo un enfoque cuantitativo, de tipo sustantivo no experimental, que permite observar realidad específica.

Capítulo II, presenta el marco teórico: por lo que incluye, fuentes de estudio anteriores realizados a nivel nacional e internacional, el marco normativo vinculado a la problemática, y aspectos teóricos referidos a las variables y sus dimensiones, permitiendo situar la controversia y establecer la relación causal de los ejes temáticos abordados.

Capítulo III, Se presentan los resultados cuantitativos, partiendo que el rol del investigador es el de recolectar información, realizar la medición de los datos y presentar resultados, cuya interpretación se fundamenta en los aportes recogidos y desarrollados en esta investigación.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática

Teniendo en cuenta los aportes de la (OMS, 2017), reconoce que las carreteras en el mundo entero conforman un escenario en el que producto de accidentes, conllevan a la muerte o traumatismos no mortales, representando una problemática para la salud pública. En el Perú, en lo que corresponde al año 2017, el (MTC, 2017), se han producido 88,168 accidentes de tránsito, los que han producido 54.970 heridos y 2826 muertes. Cifras que, en 2018, llegaron a incrementar a 90,056, este último estudio permite identificar los datos que, obran en anexos.

Teniendo en cuenta que frente a un accidente de tránsito, la policía nacional, constituye el actor que tiene primer contacto con los hechos, se encuentra sujeto a un manual que regula su intervención e investigación *R. D. N° 1021-2013-DIRGEN/EMG-PNP*, en la que se identifica el procedimiento desde el conocimiento del hecho, tal que pueda establecerse la planeación de la investigación, permitiendo definir actividades necesarias para identificar involucrados, preservar medios de convicción obtenidos, la práctica de dosaje etílico, examen toxicológico, verificación de documentación, constancia de daños de vehículos, manifestación de participantes y testigos, elaboración de diagrama que grafique el hecho, además de aquellos considerados cuando existen daños personales, sin que se aprecie en el contenido de dicho manual, el recojo de datos, almacenados en dispositivos del vehículo.

Teniendo en cuenta que según el Texto *Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito*, define accidente “Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos” y que las causas comunes se vinculan a accidentes de tránsito, el exceso de velocidad constituye la segunda causa que da origen a los accidentes de tránsito, teniendo en cuenta que en el año 2018 de un total de 74,034 accidentes registrados, 21.184 fueron motivados por esta causa. Estas cifras, permiten reconocer que existe una debilidad por parte de las autoridades llamadas a dar cumplimiento a las atribuciones que son delegadas según *Reglamento de Nacional de tránsito*; teniendo en cuenta que:

- Ministerio de transporte y comunicaciones, tiene competencia de fiscalizar y detectar infracciones, aplicando medidas preventivas y sanciones, por lo que se requiere el control intensivo de la información contenida en los tacógrafos, toda vez que de ella se pueden identificar el cumplimiento de las normas de tránsito respecto a las velocidades durante la marcha de los vehículos.
- Policía nacional, controlar y garantizar el cumplimiento de normas, vigilando el tránsito, además de realizar las investigaciones, a fin de presentar las denuncias ante autoridades competentes. Siendo necesario que en su intervención recaben además de los elementos de convicción hallados en la escena, recaben la información de los datos contenidos en el tacógrafo, como elemento esencial para determinar si existe responsabilidad por la conducción imprudente, toda vez que la velocidad del vehículo se encuentra regulada.

Es en reconocimiento, de las atribuciones y funciones delegadas y la obligatoriedad del tacógrafo, que debe garantizarse que su incorporación en la investigación y proceso, alcance a tener valoración como fuente de prueba tal que permita su incorporación como medio de prueba en el proceso, tal que pueda determinarse si existe en la velocidad la causa del accidente de tránsito, y que los daños producidos generan responsabilidades, por los daños ocasionado a los sujetos, es así que se materializa, el alcance del carácter obligatorio del

tacógrafo, toda vez que la información que almacena, tenga función social, al representar elemento idóneo y jurídicamente válido en reconocimiento de su credibilidad.

1.2 Delimitación de la investigación

1.2.1 Delimitación social

Según aporte de: (Monje Álvarez, 2011) “Los investigadores se aproximan a un sujeto real, un individuo real, que está presente en el mundo y que puede, en cierta medida, ofrecernos información sobre sus propias experiencias, opiniones, valores...etcétera.” (p. 32), se ha previsto, que para la recolección de datos, los instrumentos de, se apliquen a una población, conformada por especialistas en derecho, a fin de garantizar resultados idóneos para los fines de contenido legal, toda vez que el objetivo principal se centra en Demostrar la necesidad de materializar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, por lo que el aporte de la población considerada en esta investigación requiere conocimiento doctrinarios, normativos y facticos, respecto a medio de prueba. Por lo tanto, se tiene que encuestar a 60 abogados CAL, con conocimientos en derecho probatorio tanto civil como penal.

1.2.2 Delimitación espacial

El aporte de: (Tamayo y Tamayo, 2003) “Circunscripción en sí de la problemática a una población o muestra determinada; estos dos factores deben ir unidos en toda delimitación, ubican geográficamente, localizan la problemática” (p. 119) permite delimitar esta investigación, dentro de un espacio geográfico, que corresponde al distrito de Lima Cercado.

1.2.3 Delimitación temporal

Según refiere: (Tamayo y Tamayo, 2003), “pasado, presente, futuro, es decir, se ubica el tema en el momento que un fenómeno sucedió, sucede o puede suceder” (p. 118), se ha considerado como periodo previsto para

el desarrollo de la presente investigación, las fases desde la organización y desarrollo, que la delimitación temporal se enmarca desde el mes de marzo 2019 y su culminación al mes de diciembre 2019.

1.2.4 Delimitación conceptual

Considerando las variables, como ejes temáticos, se ha tenido en cuenta que corresponde a:

Variable independiente, Obligatoriedad del tacógrafo

El tacógrafo, es el dispositivo, que conforma parte de un vehículo automotor, permitiendo almacenar datos relativos a la velocidad en el que se desplaza el vehículo, además también informa respecto al tiempo de conducción y los descansos, el marco normativo de transporte terrestre, le otorga carácter obligatorio a su incorporación y uso, considerando la categoría del vehículo. Según se define en Blog de Sertrans:

(Cardona, 2016). El tacógrafo es un aparato instalado en los vehículos que registra datos acerca la marcha del vehículo y determinadas actividades del conductor: los kilómetros recorridos, la velocidad, la hora, las pausas, los periodos de descanso, así como los periodos de otros trabajos realizados por el conductor.

Como se puede reconocer del texto, este dispositivo, constituye un instrumento indispensable para recopilar información, por lo que su carácter relevante como medio de prueba se sustenta por el aporte que provee, en una investigación y su valoración en un proceso judicial que permita resolver la controversia respecto a la determinación de responsabilidad.

Variable dependiente, Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito

Considerando que el desplazamiento vehicular, conforma un escenario en el cual existe alta probabilidad de crear daños personales y

materiales, resulta relevante, que más allá de las normas aplicables a la conducción de vehículos motorizados, a las que obligan condiciones y requisitos para la circulación, se reconozca la validez de los instrumentos o dispositivos tecnológicos, que cumplen con aportar información, por los datos que contienen. Teniendo en cuenta que, para determinar responsabilidades, el ordenamiento jurídico reconoce que, para esclarecer un hecho, es necesario contar con fuentes que permitan atribuir una responsabilidad, las mismas que se adquieren durante la investigación y que serán valoradas en el proceso judicial, en consideración de los aportes que provea. Teniendo en cuenta, la relevancia jurídica de los resultados que produce un accidente de tránsito es necesario garantizar la existencia de criterios validos que permitan contrastar información, haciendo uso de información recabada, respecto a un hecho.

La exigencia de aclaración respecto a un hecho, permite reconocer la existencia de fuentes y medios de prueba, recayendo en elementos, por los cuales se analiza un hecho, para lo que se reconoce la etapa de investigación y la de proceso, tal que el fenómeno probatorio, conlleva tanto a la recopilación de información relevante, como aquella que conforma parte del proceso, permitiendo con ello en primer lugar, determinar si existen fundamentos suficientes, para llegar a proceso, y dentro de este alcanzar la valoración de los elementos incorporados, por la relevancia de la información que contienen.

1.3 Formulación del problema de investigación

1.3.1 Problema general

¿Cuál es la necesidad de materializar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019?

1.3.2 Problemas específicos

- a) ¿Cuál es la importancia de analizar que el tacógrafo, constituye medio de prueba en la determinación de responsabilidad de accidentes de tránsito?
- b) ¿Cuál es la importancia de analizar si la exigencia del uso del tacógrafo, atribuye la constitución de elemento sustancial para otorgarle calidad de medio de prueba en los procesos por accidente de tránsito?
- c) ¿Cuál es la importancia de reconocer que el tacógrafo, es un objeto de prueba que se sujeta a los criterios de admisibilidad en los procesos por accidentes de tránsito?
- d) ¿Cuál es la importancia de reconocer que la exigencia de uso del tacógrafo, se sujeta a los criterios de admisibilidad en los procesos por accidente de tránsito?

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Demostrar la necesidad de materializar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019.

1.4.2 Objetivos específicos

- a) Analizar la importancia de analizar que el tacógrafo, constituye medio de prueba en la determinación de responsabilidad de accidentes de tránsito.
- b) Analizar la importancia de analizar si la exigencia del uso del tacógrafo, atribuye la constitución de elemento sustancial para otorgarle calidad de medio de prueba en los procesos por accidente de tránsito.
- c) Reconocer la importancia de reconocer que el tacógrafo, es un objeto de prueba que se sujeta a los criterios de admisibilidad en los procesos por accidentes de tránsito.
- d) Reconocer la importancia de reconocer que la exigencia de uso del tacógrafo, se sujeta a los criterios de admisibilidad en los procesos por accidente de tránsito.

1.5 Hipótesis y variables

1.5.1 Hipótesis general

Teniendo en cuenta que el Reglamento Nacional de Vehículos, contempla que para el registro y operatividad, debe cumplirse con requisitos técnicos complementarios, dentro de ellos considerando que las Categoría M2, M3 y N2 y N3, tiene como obligatorio que la incorporación de un tacógrafo, y que este dispositivo al registrar y almacenar información respecto al desplazamiento del vehículo, contiene datos relevantes, más aun teniendo en cuenta la velocidad es una de las primeras causas de origen de accidentes de tránsito, por lo que se ha planteado como hipótesis principal:

Hi: Existe necesidad de garantizar que el carácter de obligatoriedad del uso del tacógrafo, se materialice en el sentido que se reconozca su calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito.

1.5.2 Hipótesis específicas

- a) La importancia del tacógrafo, como medio de prueba, es fundamental en la determinación de responsabilidad de accidentes de tránsito, considerando que contiene información que permite esclarecer la velocidad del vehículo.
- b) La regulación del uso del tacógrafo, le otorga a este instrumento la calidad de medio de prueba en los procesos por accidente de tránsito.
- c) La admisibilidad del tacógrafo como objeto de prueba, se sustenta en el reconocimiento de la exigencia de su uso.
- d) La exigencia del uso del tacógrafo, permite que en los procesos por accidentes de tránsito se evidencie como objeto de prueba.

1.5.3 Variables

Considerando que el análisis de la problemática tiene como referente el transporte vehicular terrestre, toda vez que en este ámbito se producen altos números de hechos que alcanzan a lesionar bienes jurídicos, requiriendo por parte del Estado, su atención, además teniendo en cuenta que la velocidad constituye el segundo factor de causalidad de accidentes de tránsito, se han considera como ejes temáticos, las variables siguientes:

- Obligatoriedad del tacógrafo.
- Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito.

1.5.4 Definición conceptual de las variables

Variable independiente: Obligatoriedad del tacógrafo

El parque automotor, constituye un espacio público, en el cual intervienen conductores y peatones, por lo que controlar la conducta de dichos intervinientes, se sustenta en asegurar el uso correcto a fin de evitar externalidades negativas, reconociendo que es el parque automotor uno de los escenarios en los cuales, se afecta la integridad de las personas, en aras de garantizar la disminución de dichos efectos, se implementa un marco normativo, adquiriendo relevancia para efectos de esta investigación, el Reglamento Nacional de Vehículos, toda vez que otorga el carácter de obligatoriedad a las características y requisitos de las unidades automotoras, tal que el tacógrafo como dispositivo, tiene relevancia, por constituirse en un implemento que permite almacenar información relevante en el esclarecimiento de accidentes de tránsito, siendo necesario que el alcance de este dispositivo, se reconozca la

idoneidad de su implementación en el proceso judicial, para lo cual es indispensable que se regule el especial tratamiento de dicho dispositivo desde la actividad de investigación que realice la Policía Nacional, permitiendo a las autoridades del Ministerio Público, utilizarlo como fuente de prueba, tal que se admita dentro del proceso.

Variable dependiente: Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito

Teniendo en cuenta que la seguridad vial, según el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (2017), ha reconocido, la necesidad de minimizar los siniestros, teniendo en cuenta, para efectos de la presente investigación, lo siguiente:

- Fase primaria (previa al accidente), teniendo en cuenta que se compone por factores cuya finalidad es la prevención. Corresponde entonces a esta etapa, garantizar el cumplimiento de las características y equipamiento que el vehículo debe cumplir para entrar al parque vehicular,
- fase secundaria (durante el accidente), en la cual se contemplan estrategias y mecanismo para evitar daños durante el accidente.
- Fase terciaria (posterior al accidente) tal que se minimicen consecuencias producidas por el accidente.

Es entonces en reconocimiento que la seguridad vial, se desenvuelve desde una perspectiva sistémica, en la que evitar costos sociales, que se genera respecto al riesgo de la actividad, delimitando un marco normativo, que permita garantizar la salud pública, a través de disposiciones cuya finalidad regulen desde el ingreso al parque automotor hasta la imposición de sanciones, a fin de proteger los bienes jurídicos protegidos en nuestro estado, es relevante garantizar que las disposiciones legales y reglamentarias, cumplan con sus fines

preventivos, fiscalizadores y sancionadores, siendo en este último indispensable que se tengan en consideración, que la obligatoriedad de los requisitos y características incorporadas en el Reglamento Nacional de Vehículos, alcancen a tener valoración respecto a los aportes que representan tanto en la etapa de investigación policial, como en la incorporación al proceso.

Por ende, incorporar el aporte de los datos que se obtienen del tacógrafo, por ser este un dispositivo que almacena información relevante para descartar una de las principales causales de accidentes de tránsito, toda vez que se reconoce el carácter de obligatoriedad para ciertos vehículos, y que, habiéndose determinado su fiabilidad científica, cumple con ser aporte para la valoración de los hechos puestos a valoración judicial.

1.5.5 Definición operacional de las variables (Operacionalización)

Obligatoriedad del tacógrafo

VARIABLE INDEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	Escala
Obligatoriedad del tacógrafo	1. Tacógrafo	1.1. Uso del tacógrafo	1.1.1 ¿Cree usted, que reconocer el uso obligatorio del tacógrafo dentro del marco normativo nacional, constituye una fuente por la cual, se sustente la relevancia jurídica de los datos que almacena? 1.1.2 ¿Considera que como instrumento tecnológico el tacógrafo goza de credibilidad respecto a los datos que almacena?	NO: 2 SI:1
		1.2. Control digital	1.2.1 ¿Considera que la información que se recoge de los sensores de moviente, y su almacenaje en el tacógrafo representan valioso aporte para esclarecer causas de accidente? 1.2.2 ¿Considera que el garantizar que el vehículo ingrese al parque automotor bajo requisitos regulas en el ámbito reglamentario, constituye justificación jurídica de los aportes del tacógrafo? 1.2.3 ¿Considera que los altos índices de accidentes vehiculares, motiva que el control digital es necesario para garantizar la seguridad vial?	
		1.3. Registro de información	1.3.1 ¿Considera que la composición del tacógrafo, al tener soporte tecnológico científico, otorga fiabilidad a los datos que almacena? 1.3.2 ¿Considera que el fin de control del tacógrafo, según se reconoce en el ámbito automotor, no solo alcanza a supervisar al conductor respecto a las horas de conducción?	

			1.3.3 ¿Reconoce que, como instrumento tecnológico, la información que almacena el tacógrafo, se constituye en fuente de información, que tiene relevancia para la determinación de responsabilidades por accidente de tránsito?	
2. Registro de información		2.1. Aspecto probatorio del tacógrafo	2.1.1 ¿Considera que existiendo reconocimiento del carácter probatorio que puede representar el tacógrafo, su obligatoriedad debe extenderse a otras categorías vehiculares? 2.1.2 ¿Cree usted que sustentar la validez probatoria del tacógrafo, se fundamenta en que su obligatoriedad engloba un fin probatorio?	
		2.2. Reglamento nacional de vehículos	2.2.1 ¿Considera que el Reglamento nacional de vehículos, requiere incorporar el uso obligatorio del tacógrafo a otras categorías vehiculares? 2.2.2 Teniendo en cuenta que, según los tipos de vehículos, los automóviles han representado un porcentaje de 39.04% estos deben ser obligados al uso de tacógrafo? ¿Considera que las autoridades deben incorporar dentro del plan de investigación, la lectura del tacógrafo?	
		2.3. SUTRAN	2.3.1 ¿considera que el uso del tacógrafo en nuestro país viene dándose informalmente? 2.3.2 ¿Considera que la SUTRAN, como autoridad debe intensificar la supervisión de operatividad de los tacógrafos? 2.3.3 ¿Considera que, al existir referentes en la aplicación del carácter probatorio de los tacógrafos en otros países, conforma parte de un tema que debe ser analizado por la superintendencia de transporte, a fin de garantizar el cumplimiento del uso del tacógrafo?	

Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito

VARIABLE DEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	Escala
Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito	1. Medio de prueba	1.1. Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito Medio de prueba	1.1.1 Reconociendo que la prueba documental, está considerada como todo elemento que aporta información relevante referida a un hecho, ¿cree usted que los datos almacenados respecto a la velocidad del vehículo, constituye aporte probatorio? 1.1.2 Teniendo en cuenta que, tanto en vía civil, como penal, la dinámica probatoria, tiene como finalidad aportar información, ¿el tacógrafo alcanza a ser un medio de prueba típico?	NO: 2 SI: 1
		1.2. Objeto de prueba	1.2.1 Considerando que, el tacógrafo aporta información relativa a trayectoria y velocidad del desplazamiento de un vehículo, ¿su aporte se vincula al hecho bajo investigación? 1.2.2 Teniendo en cuenta que el objeto de prueba permite que se delimiten los hechos materia de probanza, por lo que ¿es fundamental que los datos del tacógrafo, estén incluidos en la investigación de accidentes de tránsito? 1.2.3 Considerando que la velocidad representa la segunda causa que da origen a accidentes de tránsito ¿cree usted, que el tacógrafo alcanza a ser un dispositivo de relevancia jurídica para la dinámica probatoria?,	
		1.3. Fuente de prueba	1.3.1 Teniendo en cuenta el principio de inmediatez de la actividad probatoria, ¿considera que el tacógrafo, representa un aporte que revela las condiciones en las cuales, ha podido producirse un accidente?	

			<p>1.3.2 Según se reconoce, las fuentes de prueba, surgen del hecho, ¿es relevante que la lectura de los datos almacenados se conserve a fin de delimitar si la velocidad del vehículo, es causa del accidente de tránsito?</p> <p>1.3.3 ¿Considera que al ser el tacógrafo un dispositivo que se vincula a la valoración de supuesta causa de accidente de tránsito, las autoridades deben garantizar mediante continua fiscalización la integridad del dispositivo (tacógrafo)?</p>	
	2. Criterios de admisibilidad	2.1. Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito	<p>Reconocer que los accidentes de tránsito, tienen su origen por la falta de cumplimiento de la normativa, es indispensable que se centre la investigación de accidentes de tránsito, ¿en primer término a los requisitos y características que tienen carácter obligatorio?</p> <p>Teniendo en cuenta que la información que se incorpora en el proceso judicial, ¿considera, que corresponde a la policía nacional, garantizar que las fuentes de prueba, cumplan los criterios de admisibilidad?</p>	
		2.2. Relevancia de información	<p>2.2.1 ¿Cree usted, que el tacógrafo, es un dispositivo que adquiere relevancia en la calidad de medio probatorio, por estar vinculado a una causal de accidente de tránsito?</p> <p>2.2.2 ¿Considera que el carácter de obligatoriedad del tacógrafo, según el reglamento nacional de vehículos, otorga licitud a su incorporación dentro del proceso judicial por accidente de tránsito?</p> <p>2.2.3 Considera que, la pertinencia de la admisibilidad del tacógrafo dentro del proceso judicial por accidente de tránsito, ¿responde a su reconocimiento en el</p>	

			marco normativo de la actividad de transporte terrestre?	
		2.3. Credibilidad de información	<p>2.3.1 ¿Considera que la información que se registra en el tacógrafo, goza de autenticidad, para ser valorado en la dinámica probatoria?</p> <p>2.3.2 Cree usted, que según se reconoce del avance científico tecnológico, el tacógrafo, ¿representa ser la fuente de información que aporta datos exactos, relativos a la velocidad del vehículo?</p> <p>2.3.3 Considera que la seguridad vial, es una problemática, que el Estado debe atender, a fin de permitir la adecuada actuación de los sujetos dentro del parque automotor, ¿por lo que, es necesario que, en la dinámica probatoria, se reconozca la obligatoriedad de las disposiciones legales y normativas, a fin de garantizar la credibilidad de la información que se utiliza frente a accidentes de tránsito?</p>	

1.6 Metodología de la investigación

1.6.1 Tipo y diseño de investigación

a. Tipo:

Teniendo como referente que el análisis de variables, dimensiones e indicadores, el aporte resulta ser significativo, considerando que atiende una problemática jurídica, en la que se encuentran involucrados la seguridad pública y el cumplimiento del marco normativo vigente relativa al transporte terrestre, es así que considerando el aporte de:

(Hernández Sampieri, Roberto, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014) En un estudio sustantivo no experimental no se genera ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación por quien la realiza. En la investigación no experimental las variables independientes ocurren y no es posible manipularlas, no se tiene control directo sobre dichas variables ni se puede influir en ellas, porque ya sucedieron, al igual que sus efectos. (p. 52).

El tipo básico, de esta investigación, responde a un estudio que reconoce problemática dentro de la realidad social, y la aplicación en el ámbito de investigación policial y proceso judicial.

b. Diseño de la investigación:

Se ha previsto para esta investigación el diseño no experimental, teniendo en cuenta que el análisis de una problemática, en cuestión, se dirige a un contexto espacio temporal específico, en el cual se acude a fuentes primarias y secundarias, tal que permitan recopilar los aportes

conceptuales, normativos y valorativos, respecto a las variables, para lo que el investigador además de hacer un análisis de los aportes en el comunidad jurídica, recoge datos a través de instrumentos que acercan a la percepción valorativa de quienes teniendo conocimiento de los ejes temáticos:

- i) Obligatoriedad del tacógrafo; y
- ii) Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, aportan sustancialmente a los resultados de la presente investigación.

(Hernández Sampieri, Roberto, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014, p. 328) En un estudio no experimental no se genera ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación por quien la realiza. En la investigación no experimental las variables independientes ocurren y no es posible manipularlas, no se tiene control directo sobre dichas variables ni se puede influir en ellas, porque ya sucedieron, al igual que sus efectos.

Para el diseño metodológico, el análisis de contenidos teóricos, legales y casuísticos, adquieren relevancia, por conformar parte del contexto bajo estudio, permitiendo atender la problemática, y además otorgando al investigador la posibilidad de aportar conclusiones y recomendaciones, según expresa (Bernal Torres, 2010) “el diseño transversal permite la obtención de información del objeto de estudio en un momento dado, por lo que son considerados fotografías instantáneas del fenómeno en análisis” (p. 118), por lo que, esta investigación al realizar el análisis conceptual y normativo los que se plasman en marco teórico y son aplicables para la construcción de los instrumentos de recolección de datos, permitiendo tratar el fenómeno y valorarlo bajo una óptica jurídica.

1.6.2 Nivel, método y enfoque de la investigación

a. Nivel:

El nivel de esta investigación es descriptivo causal, en el que se ha previsto analizar la normatividad vigente, y los alcances conceptuales, permitiendo que en conjunto y sumado a los datos obtenidos de la aplicación de instrumentos, se reconozca que para garantizar la seguridad vial, es relevante que el cumplimiento de las normas vigentes alcancen a tener eficacia, en las diferentes dimensiones que contempla, tal que se plasme el carácter preventivo, fiscalizador y sancionador, en el que este último, factibilice su alcance a las responsabilidades que derivan en la vía civil y penal.

Este nivel que la mayoría doctrinaria define como causal: Según Hernandez Sampieri en su sexta edición de Metodología de la investigación: “Van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o por qué se relacionan dos o más variables” (p.95).

b. Método

Teniendo en cuenta el carácter transversal de esta investigación, toda vez que la finalidad, tiene como origen una problemática jurídica que espera reconocer la necesidad de materializar el valor jurídico del aporte de los datos que almacena el tacógrafo, a fin de que su obligatoriedad, se reconozca como fundamento para ser utilizado como medio de prueba en los procesos por accidente de tránsito, por ello el método apropiado es el hipotético deductivo, como señala (Hernandez, 2018). Con el método

hipotético deductivo, la lógica de la investigación científica se basa en la formulación de una ley universal y en el establecimiento de condiciones iniciales relevantes que constituyen la premisa básica para la construcción de teorías dicha ley universal se deriva de especulaciones o conjeturas más que de consideraciones inductivistas.

Por lo tanto, el investigador, observa y describe una realidad, específica, para lo cual se vale de fuentes doctrinarias, normativas y datos recogidos en un instrumento aplicado a una muestra de un grupo poblacional específico, permitiendo sustentar la validez de sus hipótesis, presentar conclusiones y recomendaciones de valor jurídico.

c. Enfoque de la investigación

El enfoque cuantitativo, previsto en esta investigación, permite al investigador contar con datos recogidos de un grupo población específico, por lo que en reconocimiento de que las variables, están vinculadas al marco jurídico, se ha considerado que para evitar una apreciación subjetiva, esta población se conforma por abogados en materia civil y penal, tal que sus aportes respondan a la objetividad que requiere la atención de la problemática, considerando que los ítems, tienen fuente doctrina y normativa en la que la postura jurídica es relevante para alcanzar la validez de las respuestas, teniendo en cuenta que los resultados fundamentaron las hipótesis planteadas, según aporta:

(Hernández Sampieri, Roberto, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014) Podría definirse como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de estudios donde no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para ver su efecto sobre otras variables. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. (p. 205).

1.6.3 Población y muestra

a) Población

Según la problemática analizada, la relevancia de contar con criterios idóneos para determinar responsabilidades en los procesos judiciales, por accidentes de tránsito, deben abarcar a un grupo población cuyas valoraciones carezcan de subjetividad, considerando que existe un marco normativo y conceptual, que permite delimitar la incorporación de elementos idóneos y pertinentes en el proceso, los mismos que deben ser apreciados objetivamente por lo que se ha reconocido que el grupo poblacional en esta problemática, ha sido seleccionado respecto al bagaje informativo que tiene respecto a los criterios de validez y admisibilidad en la dinámica probatoria.

Tabla: Población

LUGAR	POBLACIÓN
Distrito de Lima	70 400 abogados colegiados CAL

Fuente: <http://www.cal.org.pe/v1/wp-content/uploads/2017/11/PADRON-CAL-2018-2019.pdf>

b) Muestra

Acotando el aporte de: (Hernández Sampieri, Roberto, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014) “La muestra es, en esencia, un subgrupo de la población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población” (p. 277).

Por el tipo de población que, no se puede determinar especialidades inscritas como en el colegio médico, se debe plantear el muestreo no probabilístico intencionado.

Habiendo determinado como grupo poblacional, a aquellos sujetos que siendo abogados agremiados al CAL, se ha considerado que la muestra se compone por aquellos sub grupos teniendo en cuenta solo a aquellos habilitados, que se desenvuelven en el ámbito procesal civil y penal, por garantizar la pertinencia y objetividad de los resultados, toda vez que cuentan con conocimientos conceptuales y normativos en función de la problemática, permitiendo con ello obtener resultados liberados de subjetividad, por ser el fin alcanzar a visualizar una realidad socio jurídica concreta.

Tabla 1: Muestra

LUGAR	MUESTRA
Distrito de Lima	60 abogados derecho probatorio (civil y penal)

Criterio de inclusión: la población que se ha reconocido para esta investigación, tiene como criterio esencial de inclusión, la delimitación espacial, toda vez que se centra en el distrito judicial de Lima, por lo que se ha tomado como referente el Colegio de Abogados de Lima, de los cuales, se han considerado para la muestra aquellos que estando habilitados, se desenvuelvan en el ámbito procesal civil y penal, considerando que el aporte de esta investigación se vincula a la dinámica probatoria, la cual se ha considerado desde el contacto de la autoridad policial en la escena del crimen. La necesidad de comprender un fenómeno y atenderlo, se idéntica en el alcance del marco normativo referido a transporte terrestre, por ser este un espacio que produce efectos negativos para la salud pública.

1.6.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En esta investigación, se han aplicado diferentes técnicas, en función de la necesidad de cada fase del proceso de investigación, considerado:

a. Técnicas

Teniendo como referente respecto a las técnicas aplicadas en una investigación el aporte de: (Witker Velasquez, 2011) “técnicas son los procedimientos prácticos que permiten seguir un método, en forma eficaz y aceptados por la comunidad científica” (p. 113), por lo que para esta investigación se han previstos, las siguientes técnicas:

- Para el marco teórico de esta investigación, se ha considerado revisión y registro de información legislativa, doctrinaria, así como los aportes de estudios realizados en investigaciones anteriores y material disponible en medios electrónicos. Para lo cual se ha aplicado la técnica de fichaje, cuya finalidad ha sido conservar y localizar los aportes que sustentan el desarrollo del marco teórico.
- Para la recolección de datos, en consideración que la problemática, es abordada, mediante el análisis de dos variables, por lo que se requiere obtener datos referentes a las percepciones de valoración jurídica de cada una, se han elaborado dos cuestionarios, los que serán aplicados a una muestra, cuya elección se basa en los aportes de contenido jurídico, asegurando que, mediante la técnica de encuesta, se pueda alcanzar datos relevantes para la fundamentación de las hipótesis planteadas.
- Respecto al muestreo, se ha considerado que el grupo determinado para la aplicación de la muestra, conforme parte del universo (población) por ser representativa y permitir el ahorro de recursos durante el trabajo de campo, teniendo en cuenta que se busque alcanzar la representatividad y generalización de datos obtenidos.

b. Instrumentos

Los instrumentos que se han elaborado, tienen un rol esencial, para esta investigación, considerando que el aporte valorativo de la realidad respecto a una problemática de relevancia jurídica, constituye el soporte de

la fundamentación de las hipótesis y asegura la relevancia de las conclusiones que plantea el investigador, permitiendo con ello la iniciativa de aportar con sus recomendaciones, es así que se aplican dos instrumentos, uno por cada variable, cuyos datos obtenidos serán vinculados en función de su relación causal. Cada instrumento ha considerado 16 preguntas cerradas, los cuales corresponden a las dimensiones e indicadores de las siguientes variables:

- Obligatoriedad del tacógrafo.
- Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito.

c. Criterios de validez y confiabilidad de los instrumentos

El instrumento previsto en esta investigación constituye un elemento relevante, cuyo objetivo es investigación tiene como uno de los elementos principales a los instrumentos, por ser los que otorgan datos válidos y confiables, siendo necesario se prevea la coherencia en la formulación de los ítems, teniendo en cuenta:

- El reconocimiento de las dimensiones contenidas en cada una de las variables, y su interacción dentro de la problemática
- El reconocimiento de las posturas, que pueden apreciarse al abordar la problemática bajo análisis.

Con ello, el investigador, garantiza que los datos recogidos, constituyan un aporte significativo para la respuesta a la problemática y la sustentación de hipótesis planteadas.

1.7 Justificación, importancia y limitaciones de la investigación

a) Justificación

Según aporta (Hernández Sampieri, Roberto, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014) “Implícitamente se formulan las interrogantes ¿Ayudan a resolver algún problema real?, ¿tiene implicaciones trascendentales para una gama de problemas prácticos?” (p. 52), es así que se justifica esta investigación considerando que el análisis respecto a la materializar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, tiene relevancia, por ser el tacógrafo, un dispositivo que garantiza la veracidad de los datos que almacena, tal que su obligatoriedad se asuma dentro del ámbito jurídico, como fuente de prueba, tal que alcance a ser puesto en proceso, resultando ser aporte para la valoración de los hechos y determinación de responsabilidades.

Justificación teórica

(Sautu, 2005) “cada área del Derecho y cada aproximación o enfoque teórico comprende el objeto de estudio” (p. 95), este aporte sostiene la relevancia teórica, de esta investigación, considerando que el presente estudio, realiza un análisis de las variables y sus dimensiones, desde la doctrina concordándola con el contexto social actual, permitiendo identificar la relevancia de la problemática, tal que sirva de antecedente para su abordaje dentro de la comunidad universitaria y jurídica.

Justificación práctica

(Fernández Flecha, Croveto, & Verona Badajoz, 2016) “comprender el Derecho y los fenómenos jurídicos encuentren conceptos,

reflexiones, información y estrategias que les ayuden a aclarar dudas y desarrollar certezas para emprender el trabajo científico” (p. 9), aporte que constituye referente de la justificación práctica de esta investigación, por permitir reconocer que al realizar el análisis de los conceptos, su aporte está direccionado a ser puesto en funcionamiento dentro de la problemática que surge en el ámbito de transporte terrestre, aportando información que sustente la aplicación de los aportes que resulten del proceso investigativo.

Justificación metodológica

Según expresa, (Behar Rivero, 2008) “la finalidad de cualquier tipo de ciencia es producir conocimientos y la selección del método idóneo que permita explicar la realidad” (p.195), por lo que metodológicamente al justificar la viabilidad y validez de una investigación toda vez que ha sido realizada bajo la rigurosidad científica, toda vez que analiza un problema, y aporta significativamente, al probar sus hipótesis, atiende a una necesidad socio jurídica, y provee de conclusiones y recomendaciones, con sustento científico.

Justificación Legal

Teniendo en cuenta que, en el ámbito de derecho, un aporte científicamente aceptado, constituye una propuesta que garantice la aplicación idónea del marco normativo vigente, la problemática, se justifica jurídicamente, por corresponder a hechos humanos cuyo efecto repercute al generar daños a bienes jurídicos, por lo que resulta apropiado el reconocer el aporte de:

(Hernández Sampieri, Roberto, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014) “Con la investigación, ¿se llenará algún vacío de conocimiento?, ¿se podrán generalizar los resultados a principios más amplios?, ¿la información que se obtenga puede servir para revisar, desarrollar o apoyar una teoría?, ¿se podrá conocer en mayor medida el comportamiento de

una o de diversas variables y la relación causal entre ellas?, ¿se ofrece la posibilidad de una exploración fructífera de algún fenómeno o ambiente?, ¿qué se espera saber con los resultados que no se conociera antes?, ¿se pueden sugerir ideas, recomendaciones o hipótesis para futuros estudios?" (p. 52).

Es el fin de esta investigación, analizar la existencia de un marco normativo, que obliga al uso de dispositivos, que por la información que almacenan representan aporte esencial durante la investigación y el proceso, que, por accidentes de tránsito, requieren esclarecerse y determinar la existencia de responsabilidades.

b) Importancia

la importancia de la investigación, *Obligatoriedad del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019*, se sustenta en el alcance de los resultados, considerando que al demostrarse que, existe necesidad de garantizar el carácter de obligatoriedad del uso del tacógrafo, fundamenta su reconocimiento de medio de prueba, considerando que constituye aporte esencial en la determinación de responsabilidades por accidentes de tránsito, toda vez que es el tacógrafo un dispositivo que almacena información relevante para reconocer la velocidad en la que se desplazaba el vehículo automotor, proporcionando con ello información que sirve para esclarecer un accidente de tránsito, Teniendo en cuenta el aporte de:

(Sierra Bravo, 1994) Se puede decir que la finalidad de la investigación social en su conjunto es el conocimiento de la estructura e infraestructura de los fenómenos sociales, que permita explicar su funcionamiento (investigación básica) con el propósito de poder llegar a su control, reforma y transformación. (p. 12).

De lo citado, se reconoce que el marco normativo vigente, constituye el referente para la defensa de bienes jurídicos protegidos, hace necesario

que dichas disposiciones alcancen a tener efecto en el ámbito jurídico, toda vez que su incorporación, garantiza la seguridad de los usuarios de las vías de tránsito terrestre, sean conductores o peatones.

c. Limitaciones de la investigación

Esta investigación, no reconoce aspectos relevantes que afecten, su desarrollo, según expresa:

(Bardales Torres, 2009) Está determinada por la existencia de investigaciones afines a que pretendemos realizar dentro del ámbito científico, estas limitantes circulan como teorías científicas en las distintas fuentes bibliográficas, permiten tener una visión general del problema y comprender mejor las variables de investigación. La especificación y cuantificación de las teorías, es una característica de esta limitante. (p. 96).

Por lo tanto, teniendo en cuenta el diseño no experimental y transversal, no existen limitaciones relevantes, ni costos significativos para el investigador. Sin embargo, se ha podido encontrar como limitación la falta de tratamiento respecto a la obligatoriedad del dispositivo (tacógrafo), como un instrumento de valor probatorio.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes del estudio de investigación

Internacionales

Muñoz Ruiz, J., (2013). Presenta informe de título: *El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal*, investigación jurídica social, de enfoque cualitativo, en el que se hace un análisis del tratamiento de los delitos contra la seguridad vial, permitiendo reconocer que la prevención de accidentes de tránsito constituye un interés que ha generado que se deriven grandes sumas de dinero tendientes a campañas de sensibilización, siendo necesario que además se alcance a efectivizar el reconocimiento de la vida e integridad de las personas constituye el valor jurídico, por lo que el alcance de la legislación se encuentre garantizada al colectivo, permitiendo con ello que la determinación de la conducta típica alcance a ser probada en función de elementos sustanciales que conforman parte de lo establecido en las normas de tránsito.

Cabrera Erazo, M., (Cabrera Erazo, 2012). Presenta investigación titulada: *Propuesta técnica para la disminución de los accidentes de tránsito dentro del Cantón Cuenca desde el punto de vista humano – vehículo – equipamiento ambiental*. Investigación en la que, bajo un enfoque cualitativo, que realiza análisis de casos, ha permitido concluir que la determinación de las causas de origen del accidente, son fundamentales para determinar las responsabilidades, por ello el uso de tecnologías e implementación de métodos deben alcanzar a

garantizar su aplicación en los procesos, toda vez que estos otorgan información relevante respecto a cómo suceden los hechos.

Villarroel Peralta, S., (2017). Informe titulado: *La evidencia tecnológica como prueba plena en las infracciones de tránsito: Cantón Ambato*. Investigación jurídica de enfoque cualitativo, bajo modalidad bibliográfica documental, que analiza el marco normativo y doctrinario, permitiendo reconocer que las evidencias tecnológicas, son indispensables para garantizar la exactitud de las sentencias, por ello el reconocer las herramientas modernas que, usados por las autoridades de tránsito, al no afectar los principios ni derechos fundamentales, deben tener eficacia probatoria, además de garantizar la justicia ágil y segura.

Campón Domínguez, J., (2015). Investigación doctoral titulada: *El diseño de una base de datos de investigaciones en profundidad sobre atropellos a peatones*. De enfoque cualitativo, que concluye en que la obligatoriedad de sistemas de grabación de datos, según se aplica en Europa y Estados Unidos, para registrar información del vehículo, aporta información de calidad respecto al siniestro vial, mejorando con ello las investigaciones y reconstrucción de hechos, vehículos alcanza a tener relevancia considerado que aporta en las investigaciones.

Nacionales:

Quispe Cueva, R., (Quispe Cueva, 2018). Informe titulado: *El valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo causado por accidentes de tránsito, Distrito Judicial de Lima Norte, 2018*. Investigación de enfoque cualitativo, de nivel descriptivo explicativo, que concluye en reconocer que el informe pericial emitido por la policía nacional, frente accidentes de tránsito, requiere de elementos de convicción, a fin de evitar contradicciones.

Páucar Gómez, A., (2013). Investigación titulada: *Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*. Investigación de tipo descriptivo, que realiza análisis de casos judiciales, en el que se concluye que en la valoración probatoria se realiza estrictamente una fundamentación basada en el atestado policial, certificado médico legal y el de

necropsia, siendo necesario que se reconozca en dichas decisiones lo establecido en la normatividad vigente respecto al control de tránsito y las exigencias establecidas en esta.

Yzquierdo Hernández, L., (2014). Presenta investigación de título *La carga probatoria dinámica, su necesidad de ser legislada en el proceso civil peruano*. Investigación de análisis cualitativo, que realiza análisis de fuentes doctrinarias y jurisprudenciales, permitiendo reconocer respecto al estudio bajo análisis que, respecto a la prueba judicial, esta constituye fundamental por servir de conexión con la realidad, permitiendo el acercamiento a la exactitud de la verdad alegada o negada, por lo que su aplicación debe ser soportada quien tenga mejor acceso a esta, garantizando con ello que su valoración alcance a revelar los hechos.

Artica Sotomayor, R., (2015). Investigación titulada: *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013*. Investigación de enfoque cualitativo que permite reconocer que existe ausencia de políticas públicas orientadas a garantizar la seguridad vial, tal que se afiance el alcance de la normatividad relativa al transporte terrestre, toda vez que los accidentes de tránsito según se ha podido reconocer por la OMS constituye una de las principales causas de mortalidad.

2.2 Bases legales

Nacionales

Constitución Política del Perú

Que reconoce a la persona como fin último de la sociedad y el Estado, por lo que es deber proteger y garantizar el goce de derechos y el respeto de su dignidad. Es así que se el Estado a través del órgano jurisdiccional, garantiza el acceso a un sistema de justicia en el que se le reconoce el derecho a probar.

Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Ley N° 27181

Que, establece lineamientos económicos, organizaciones y reglamentarios, relativos al transporte y tránsito terrestre, con la finalidad de garantizar la satisfacción de los usuarios, el resguardo de la seguridad y salud, incluyendo la protección ambiental. Para lo que el Estado cumple con el rol de supervisor y fiscalizador. Según se expresa en artículo 13, es competencia, la supervisión, detección de infracciones por incumplimiento de dispositivos vinculados al transporte y tránsito terrestre, estableciendo en artículo 14 como competencias: normativas, las mismas que otorgan potestades para dictar reglamentos, de gestión, las que otorgan facultades para implementar los principios rectores y la disposiciones de transporte y tránsito terrestre; y de fiscalización, que comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones. Las que según artículo 15 corresponden a: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Los Gobiernos Regionales; Las Municipalidades Provinciales; Las Municipalidades Distritales; La Policía Nacional del Perú; El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI y El Ministerio de la Producción.

Así también, la presente ley, en el título III Reglamentos nacionales, reconoce: Reglamento Nacional de Tránsito; Reglamento Nacional de Vehículos; Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura; Reglamento Nacional de Administración de Transporte; Reglamento de Jerarquización Vial; Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

Reglamento Nacional de Tránsito, D. S. Nº 033-2001-MTC

Que, regula el uso de vías públicas, define accidente, como el evento que por la circulación de vehículos, causa daño a personas o cosas, siendo en Título IV, capítulo II, el que versa sobre conductores y el uso de la vía, para lo que se desarrollan en secciones respecto: aspectos generales; habilitación para conducir; reglas generales de circulación; velocidades; reglas para adelantar o sobrepasar; derecho de paso; cambios de dirección; detención y estacionamiento; casos especiales. En el capítulo II del mismo título, regula respecto a los vehículos: aspectos generales, que dispone en el artículo 235 que

todo vehículo automotor o vehículo combinado, debe reunir las características y condiciones técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos y en el presente Reglamento y condiciones de seguridad, respecto a equipamiento obligatorio, según artículo 246, numeral 17) Tacógrafo para ómnibus y camiones que transporten mercancías peligrosas.

Reglamento Nacional de Vehículos, D. S. Nº 058-2003-MTC

Que, establece requisitos y características técnicas para el ingreso, registro, tránsito, operatividad y retiro, a fin de proteger y otorgar seguridad a las personas, por lo que contempla: la clasificación vehicular, especificando que los vehículos categoría M₂, M₃, N₂ y N₃; deben contar obligatoriamente con dispositivo denominado tacógrafo que registre tiempo, velocidad y desplazamiento, y los vehículos M₁ y N₁ de forma opcional, que almacena dicha información además del desplazamiento

Reglamento Nacional de Administración de Transporte; D. S. Nº 017-2009-MTC

Que, regula el transporte de personas y mercancías, además de especificar el carácter obligatorio de cumplir con las consideraciones técnicas referidas en el Reglamento Nacional de Vehículos. Así también en decima disposición complementaria final, refiere el cumplimiento de dispositivo registrador, tal como el tacógrafo, sistema electrónico de registro u análogo.;

Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, D. S. Nº 024-2002-MTC

Que, expresa en artículo 2, respecto a la responsabilidad civil que deriva de accidentes de tránsito.

Código civil

Que, versa respecto a la responsabilidad extracontractual, cuando se causa daño producto de un bien riesgoso o peligroso.

Código Procesal civil

En el que se alcanza a reconocer los medios probatorios los documentos que pueden ser aquellos objetos que recojan, contengan o representen algún hecho, o una actividad humana o su resultado

Código Penal

Que, reconoce delitos cometidos por el uso de vehículos motorizados, pudiendo ser estos: homicidio culposo, lesiones culposas, aquellos que son producidos por vehículo motorizado

Código Procesal Penal

En el cual se reconoce la legitimidad de las pruebas obtenidas por procedimiento constitucionalmente legítimo, para lo que cumple rol relevante la PNP, además de reconocer la prueba documental, la misma que pueden ser medios que registran información.

Declaración universal de los derechos humanos

Instrumento supranacional, que reconoce a la persona su protección, el acceso a tribunales tal que en estos se determine la existencia o no existencia de responsabilidad, siendo relevante que, para culpar por actos, se alcance a demostrar la responsabilidad por la acción que se le juzga.

2.3 Bases teóricas

El análisis de la importancia del tacógrafo, como instrumento idóneo para garantizar el aporte probatorio en la determinación de responsabilidades en el ámbito administrativo, civil, penal, se sustenta en la obligatoriedad que el marco normativo, le reconoce y los supuestos que deben tenerse en cuenta para garantizar su aplicación como medio de prueba en reconocimiento de los criterios de admisibilidad.

Teniendo en cuenta que la responsabilidad según expresa: (Cabanellas de Torres, 2010) “Obligación de reparar y satisfacer por uno mismo o, en ocasiones especiales, por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado” (p. 301) el alcance de la justicia en el ámbito civil, esta direccionada a restituir las consecuencias que se producen por un daño, menoscabo o perjuicio, alcanzando a la persona misma o quienes se alcanza a afectar. Desde el derecho romano, en el ámbito civil y penal, se ha reconocido el carácter resarcitorio a través de la determinación de indemnización; es así que el código Civil peruano, alcanza a atener como referente los daños que se pueden causar, por violaciones del deber genérico, que en este caso alcanza a tener su reconocimiento en el marco normativo relativo al transporte terrestre.

Por su parte, el alcance de determinación de las responsabilidades penales, cuyo alcance está delimitado en el reconocimiento de los daños que produce el accidente de tránsito, atribuyéndose por ello la aplicación de una pena, por los efectos que produce la conducta riesgosa o peligros, que alcanza a lesionar la vida, salud, patrimonio y la seguridad vial, por lo que resulta relevante que se alcance a reconocer la imputación de la conducta y el reconocimiento de los factores que son relevantes para ello, teniendo en cuenta que el Reglamento Nacional de tránsito, resulta ser el marco normativo que establece el uso de vías públicas terrestres, a fin de garantizar que el desplazamiento de vehículos, personas y otros, disminuyan riesgos.

2.3.1 Obligatoriedad del tacógrafo

Teniendo en cuenta que el tránsito terrestre, constituye el escenario en el cual, se pueden producir daños materiales y personales, las disposiciones reglamentarias en materia vehicular, reconocen que en la conducción del vehículo, la velocidad constituye el factor de mayor relevancia en la determinación de responsabilidades, por lo que conocer la conducta prudente del conductor, según el registro que aporte el dispositivo digital servirá, de sustento probatorio para alcanzar a determinar la responsabilidad en el conductor, toda vez que se cuenta con limitaciones específicas según el tipo de vía.

Los límites máximos y mínimos de velocidad, están previstos a fin de garantizar la correcta circulación de vehículos, con la finalidad de disminuir los riesgos de un accidente, considerando que el tacógrafo, al contener información relativa a la velocidad en la que se mueve el vehículo, alcanza a ser un aporte documental de relevancia para la investigación de los accidentes producidos, siendo por ello indispensable su contemplación en el ámbito judicial, considerando que su carácter probatorio, puede esclarecer los hechos.

2.3.1.1 Tacógrafo

El tacógrafo, cuya relevancia se sustenta en su función informativa, teniendo en cuenta que, mediante este equipo, se mantiene un registro respecto a la actividad del vehículo, los datos que aporta permiten conocer distancias recorridas, la velocidad del desplazamiento del vehículo, los tiempos de conducción y descanso. Este instrumento cuyo origen es en Alemania (1822), destinado al control de velocidad de las locomotoras, fue fabricado en Suiza (1887) y fue destinado a la actividad ferroviaria, llegando a cobrar importancia, por los datos que aportaba respecto al recorrido del tren.

La regulación del uso del tacógrafo, tiene como antecedente, 1952, siendo el primer Estado en aprobar normativa Alemania, por ello el carácter obligatorio de instalación del tacógrafo, en los vehículos comerciales que sobrepasen los 7500 kilos de masa máxima, el efecto de obligatoriedad se expande en la comunidad europea, por lo que para 1985 alcanza a tener efecto en todo Europa. Es así que la evolución del tacógrafo, ha pasado de la versión analógica a la digital y su importancia se alcanza a reconocer según el manejo y aporte que representa:

El tacógrafo analógico, la versión mediante la cual el registro se almacena en discos diagrama, representando un sistema de manejo y uso sencillo, pero demanda, de dicha información hojas de registro, implicando con ello que exista mayor responsabilidad por parte de quien tiene responsabilidad para garantizar su fin.

El tacógrafo digital, contiene un dispositivo que permite grabar la información que puede ser descargado e incluso aportar datos de manera remota.

A) Control digital

El control digital, conforma parte de un sistema cuyas funciones permiten el almacenamiento y lectura de los datos, por lo que el vehículo cuenta con los siguientes componentes:

Sensor de movimiento, considerando que este se encuentra instalada en la caja de cambios, capta la velocidad del vehículo, la distancia recorrida.

Cable, constituye el vínculo entre el sensor de movimiento y la unidad, con el cual se permite el traspaso de la información captada por el sensor.

Tacógrafo, conocida como unidad intravehicular, este dispositivo, descodifica las señales que emite el sensor, almacenarla para su posterior lectura.

B) Registro de información

Considerando que el tacógrafo digital por su composición, permite almacenar información respecto a:

Velocidad, la distancia y la hora.

Detección de fallos e incidentes.

Por lo que es necesario el reconocimiento de su obligatoriedad de uso, teniendo en cuenta que cumple con:

Supervisar las actividades del conductor,

Hacer lectura de los datos almacenados en la memoria.

Por lo que, la relevancia de la información que almacena, cumple con reconocer su idoneidad para dar a conocer características de la actividad realizada durante la puesta en marcha del vehículo, a fin de poder esclarecer hechos que han podido generar accidentes vehiculares.

2.3.1.2 Exigencia de uso del tacógrafo

El ordenamiento vehicular, en nuestro país, alcanza a regular la obligatoriedad del tacógrafo, para vehículos según su categoría, considerando la M2, M3, N2 y N3. La clasificación vehicular respecto a los vehículos automotores se establece mediante R. D. N° 4848-2006-MTC-15, en consideración del anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos. Considerando que la obligatoriedad de uso, según reglamento, expresa como categoría las siguientes:

Categoría M2, vehículos de más de ocho asientos, cuyo peso bruto es hasta 5 toneladas, que pueden incluso transportar pasajeros de pie, y cuya circulación es frecuente. En esta categoría, existen combinaciones, C1, C2 y C3, en esta última solo pasajeros entados.

Categoría M3, conformada por vehículos de mas de ocho pasajeros, cuyo peso bruto es superior a 5 toneladas, además de contar con espacio para el transporte de pasajeros de pie, también se distinguen tres combinaciones, en las que la C1 y C2, permite el transporte de pasajeros de pie, y C3 solo pasajeros sentados.

Categoría N2, conformado por vehículos que transportan mercancías, teniendo encuentra que el peso bruto no supera las 12 toneladas.

Categoría N3, vehículos para el transporte de mercancía, que sobrepasan como peso bruto las 12 toneladas.

Entre las combinaciones que se han identificado en las clasificaciones, tenemos que:

Para las categorías M2, se consideran, las casas rodantes; ambulancias; Vehículos funerarios; Vehículos bomberos de la categoría; Vehículos celulares de la categoría; Vehículos porta tropas de la categoría. En la categoría M3, están incluidas, Casas rodantes de la categoría; Vehículos blindados para el transporte de valores Vehículos bomberos de la categoría; Vehículos celulares; Vehículos porta tropas.

En la categoría N2, conforman combinaciones, Casas rodantes; Vehículos blindados para el transporte de valores, Ambulancias; Vehículos funerarios; Vehículos bomberos; Vehículos celulares; Vehículos porta tropas. En

la categoría N3, se consideran, Casas rodantes; Vehículos blindados para el transporte de valores; Vehículos bomberos; Vehículos celulares; Vehículos porta tropas.

A) Reglamento Nacional de Vehículos

En consideración de que el transporte tanto de personas como de mercancías, en vía terrestre, conforma parte de las necesidades humanas, su regulación constituye el elemento fundamental para controlar dicha actividad, pero como toda actividad humana, conlleva a riesgos, en este sentido para garantizar las externalidades negativas, producto del transporte terrestre, la regulación de la actividad comprende un marco normativo en el que se incluye el Reglamento Nacional de Vehículos, en el cual se contienen las características y requisitos de los vehículos.

En atención del artículo 3, de la Ley N° 27181, la seguridad vial se constituye el fundamento para garantizar la regulación del transporte terrestre, lo que alcanza a tener sustento constitucional considerando que corresponde al Estado la protección de la persona. En este sentido la reglamentación del transporte terrestre, orienta tanto a los usuarios como a las autoridades facultadas para el control y fiscalización de la actividad, por lo que especifica en su contenido las características técnicas de los vehículos, para su operatividad, y los lineamientos bajo los cuales las autoridades facultadas, actúan a fin de concretizar la protección de las personas frente siniestros, toda vez que el cumplimiento o incumplimiento de lo establecido, resulta ser relevante para determinar las responsabilidades y sanciones.

B) SUTRAN

La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, constituye el organismo por medio el cual se efectiviza el cumplimiento de las normas vinculadas a la actividad de transporte terrestre, en este sentido considerando que, dentro de las

competencias delegadas, cumple con los roles de normar, supervisar y fiscalizar el sector, se reconocen según la ley de su creación, los siguientes objetivos:

- a) Proteger la vida, tutelar los intereses públicos y defender el derecho de los usuarios en el ejercicio de la prestación del servicio de transporte terrestre sujeto a supervisión, fiscalización y control.
- b) Velar por el respeto y cumplimiento de las normas sobre transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional, las que regulan el tránsito terrestre en la red vial bajo el ámbito de su competencia, las previstas en el Reglamento Nacional de Vehículos y las que regulan los servicios complementarios, inspecciones, certificaciones, verificaciones y otras relacionadas con el transporte y tránsito terrestre.
- c) Formalizar el transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional, así como los servicios complementarios relacionados con el transporte y tránsito terrestre, asegurando que las acciones de supervisión, fiscalización y sanción sean de aplicación universal.
- d) Reducir las externalidades negativas generadas por el transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional, así como las generadas por el tránsito terrestre en la red vial bajo su competencia.
- e) Promover el acceso a la información de los agentes económicos que prestan el servicio, de los usuarios y de la sociedad civil.
- f) Asegurar y controlar el cumplimiento de los estándares de seguridad exigidos para prestar el servicio de transporte terrestre.

- g) Fortalecer la capacidad de fiscalización de los servicios de transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional y los servicios complementarios, con la finalidad de que se desarrollen en adecuadas condiciones de seguridad y calidad en favor de los usuarios, sancionando los incumplimientos e infracciones en que incurran.

Por ello, es fundamental que alcancen a efectivizarse en cooperación con otras autoridades, incluyendo en los alcances que pueden aportarse para la determinación de responsabilidad que se ventilen en sede judicial, toda vez que se ha considerado en este análisis que, el carácter obligatorio que se regula en el reglamento nacional de vehículos, respecto al uso de tacógrafo, asegura su incorporación para la determinación de responsabilidades frente a accidentes de tránsito, en el que cumplirían un rol relevante las autoridades del Ministerio Público y la PNP.

2.3.2 Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito

Reconocer los medios de prueba, como fuentes por los cuales se alcanza a determinar en un proceso judicial, la veracidad de un hecho, a fin de poder determinar la responsabilidad de un hecho que requiere esclarecerse, toda vez que ha producido un daño a un bien jurídico protegido. Considerando que los accidentes de tránsito, pueden ser provocados por el incumplimiento de previsiones o producto de fallas técnicas, los mismos que pueden ser reconocidos a través de instrumentos de registro, se reconoce en este sentido que en consideración que el carácter obligatorio del uso de tacógrafo, constituye un instrumento por el cual se alcanza a grabar información respecto a la velocidad, tiempo y desplazamiento, nos encontramos ante un sistema de registro, que alcanza a ser medio de reconocimiento de los hechos. Según expresa respecto a documento electrónico

(Falcón, 2003) Es aquel que ha sido creado sobre un ordenador, grabado en un soporte informático y que puede ser reproducido. Pero, en síntesis, el documento electrónico es un conjunto de campos magnéticos aplicados a un soporte, de acuerdo con un determinado código. (p. 898).

2.3.2.1 Medio de prueba

Constituye el medio de prueba, desde su concepción racional, aquellas fuentes que aportan información respecto a hechos, por lo que sustentan la verdad que se alega, los medios de prueba son definidos en:

- Código procesal penal, como aquellos que permitidos por ley y en respeto de los derechos y garantías de la persona, siendo que este marco normativo reconoce la prueba documental, como aquellos que contienen registro de sucesos imágenes, voces; y, otros similares.
- Código procesal civil, aquellos que se refieren a los hechos y sustenta la pretensión, reconociendo los medios probatorios típicos y atípicos. Considerando que el código civil, reconoce como medio de prueba los documentos y que está referido a *“todo escrito u objeto que sirve para acreditar un hecho”* incluyendo en su categorización, aquellos que recogen información respecto a un hecho o actividad humana.

De ello que el medio de prueba, conforma parte del fenómeno probatorio, por el cual el en el proceso el juez recibe información relevante, para establecer la relación entre el hecho, el sujeto, con lo que se puede establecer responsabilidades.

A) Objeto de prueba

Objeto de prueba, se vincula a aquello que puede probarse, por lo que recae en aquellos hechos materia de probanza, permitiendo por lo tanto la presentación de elementos que por su utilidad permiten narrar un acontecimiento referido al hecho en controversia, teniendo en cuenta la materia sobre la cual se aplican se consideran:

El objeto de prueba se define en el código procesal penal, en artículo 156, como aquellos hechos que refieran a la imputación, punibilidad y determinación de sanción, incluyendo los referidos a responsabilidad civil deriva por delito, tal que son acreditados por cualquier medio de prueba.

B) Fuente de prueba

Teniendo en cuenta el aporte de Carnelutti, las fuentes de prueba se vinculan al principio de inmediatez, teniendo en cuenta que conforman parte de la dinámica probatoria. Las fuentes de prueba engloban a aquellos elementos que representan aporte para el esclarecimiento de un ello, por lo que su presencia se encuentra anterior al proceso, a decir de Bentham, “la fuente de pruebas, surgen en el hecho” por lo que estas comprenden aquellos elementos que aportan información interesante tal que alcanzan a ser el sustento de las hipótesis planteadas en el proceso. Considerando que las fuentes de prueba, pueden recaer en personas o cosas, tal que se reconoce la como fuente de prueba documental, aquellos elementos que contienen información respecto a los hechos, alcanzado a develar su carácter metajurídico una vez que han sido incorporadas, para su valoración en el proceso.

2.3.2.2 Criterios de admisibilidad

Teniendo en reconocimiento que la investigación de un accidente de tránsito, tiene como fin aportar elementos de convicción que conlleven a determinar cómo se produjo el hecho, a fin de que se

dé inicio a la actividad procesal, toda vez que es necesario establecer las responsabilidades por los daños ocasionados, corresponde a la policía nacional y Ministerio Público, contar con elementos de convicción que esclarezcan los hechos, por lo que desde la etapa de investigación, se deben establecer que elementos resultan ser aporte para sustentar los hechos, en este sentido atendiendo a la dinámica probatoria, desde que se tiene conocimiento de un hecho, es indispensable observar las siguientes características:

- Objetividad, considerando que el dato e información que se incorpora conforma parte del mundo externo al proceso.
- Legalidad, teniendo en cuenta que la obtención de la información se ha recogido sin vulnerar derechos y cumpla con los requisitos para su incorporación al proceso, es decir según establecen los dispositivos legales,
- Relevancia, Por ser necesaria para producir certeza sobre la existencia o inexistencia de un hecho, considerando que es necesaria para fundamentar la acusación y motivar la sentencia.
- Pertinencia, considerando que debe existir concordancia entre los extremos objetivo y subjetivo, toda vez que su finalidad es demostrar la existencia de responsabilidad, por un hecho, siendo necesario que se vincule entonces a los hechos que se sustentan en la acusación.

A) Relevancia de información

Se alcanza la relevancia de la información que proporciona la fuente de prueba, en función del objeto de prueba que motiva su inclusión en la actividad probatoria, es decir que, en este criterio, se debe tener reconocido:

Pertinencia.

Conducencia.

Idoneidad.

Utilidad.

Licitud.

Preclusión.

B) Credibilidad de información

Este criterio es esencial para garantizar el valor de la información, que surge de la escena en investigación, tal que, como fuente de prueba, pueda incorporarse en el proceso, teniendo en las siguientes dimensiones:

- Autenticidad del documento, del cual se extrae la información, por lo que es relevante asegurar que no se haya producido alteraciones respecto al momento en el que se encuentra el objeto, debiendo por lo tanto ser resguardo y conservado.
- Exactitud del contenido, se refiere a la información que aporta y se vincula a la integridad del elemento, teniendo en cuenta que los registros que provea el documento, resultan ser confiables.

2.4 Definición de términos básicos

Acción de Control, intervención que realiza la autoridad competente, a través de sus inspectores de transporte terrestre o a través de entidades certificadoras, que tiene por objeto verificar el cumplimiento de las disposiciones de la materia específica, normas complementarias, resoluciones de autorización y condiciones del servicio prestado.

Acción de Fiscalización, conjunto de actos y diligencias de investigación, supervisión, control o inspección, destinadas a verificar el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los administrados.

Acción de fiscalización de cumplimiento, tiene por finalidad verificar, con fines punitivos, el cumplimiento de obligaciones fiscalizables, sin perjuicio de que se persiga objetivos complementarios asociados con la promoción de cumplimiento o la emisión de recomendaciones o alertas oportunas ante el riesgo de incumplimiento de una obligación.

Descargos, alegatos presentados por el administrado con el objetivo de desvirtuar cargos o imputaciones realizadas por la autoridad instructora.

Documento de imputación de cargos, acto administrativo emitido por la autoridad competente de la instrucción, mediante el cual se imputan cargos a un administrado por la presunta comisión de infracciones. Este acto dispone el inicio formal del procedimiento administrativo sancionador y es inimpugnable.

Procedimiento Administrativo Sancionador, el conjunto de trámites y formalidades que debe observar la administración para dirigir el ejercicio de su potestad sancionadora y brindar garantías a los administrados a quienes se les impute la comisión de una infracción administrativa.

Reglamento Nacional de Tránsito, contiene las normas para el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos y para peatones; las

disposiciones sobre licencias de conducir y las que establecen las infracciones y sanciones y el correspondiente Registro Nacional de Sanciones; así como las demás disposiciones que sean necesarias. Ley N° 27181.

Seguridad vial, conjunto de acciones orientadas a prevenir o evitar los riesgos de accidentes de los usuarios de las vías y reducir los impactos sociales negativos por causa de la accidentalidad. R. D. N° 05-2017-MTC-14.

SUTRAN, Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías. D. S. N° 016-2009-MTC.

Tacógrafo, Instrumento de registro que almacena información sobre la conducción de un vehículo, principalmente información de tiempos, velocidad y desplazamiento. D. S. N° 058-2003-MTC.

Tránsito Terrestre, 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 N° 27181.

Tránsito, conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación). D. S. N° 016-2009-MTC.

Transporte Terrestre, desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías. Ley N° 27181.

Vehículo automotor, vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia. D. S. N° 016-2009-MTC.

CAPÍTULO III:
ANÁLISIS, PROCESAMIENTO E INTERPRETACIÓN DE DATOS

3.1 Criterios de validación del cuestionario

Prueba de confiabilidad de los instrumentos

Técnica: Kuder – Richardson KR – 43

Permite calcular la confiabilidad con una sola aplicación del instrumento.

$$KR20 = \frac{k}{k-1} \left[1 - \frac{\sum_{i=1}^k p_i q_i}{S_T^2} \right]$$

K= Número de Ítems.

$\sum p_i q_i$ = sumatoria de proporciones de aciertos por desaciertos.

$S^2 T$ = Varianza del total de aciertos.

Tabla 1

Confiabilidad del Instrumento sobre Obligatoriedad del tacógrafo

KR20 basada en los elementos tipificados	N° de elementos
0,92	16

Fuente: elaboración propia

Interpretación:

En el presente estudio, el KR20 obtenido es de 0.92; lo que significa que los resultados de opinión de 60 abogados derecho probatorio (civil y penal) en el Distrito de Lima, respecto a los ítems considerados en el cuestionario sobre Obligatoriedad del tacógrafo, en su versión de 16 ítems, los cuales se encuentran correlacionados de Fuerte Confiabilidad y aceptable.

Tabla 2

Confiabilidad del Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito

KR20 basada en los elementos tipificados	N° de elementos
0,94	16

Fuente: elaboración propia

Interpretación:

En el presente estudio, el KR20 obtenido es de 0.94; lo que significa que los resultados de opinión de 60 abogados derecho probatorio (civil y penal) en el Distrito de Lima, respecto a los ítems considerados en el cuestionario sobre Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, en su versión de 16 ítems, los cuales se encuentran relacionados de Fuerte Confiabilidad y muy aceptable.

3.2 Análisis de Tablas y Gráficos

Tabla 1

Resultados de la variable Obligatoriedad del tacógrafo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Alto	54	90,0	90,0
	Medio	2	3,3	93,3
	Bajo	4	6,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0

Fuente: Encuesta sobre Obligatoriedad del tacógrafo

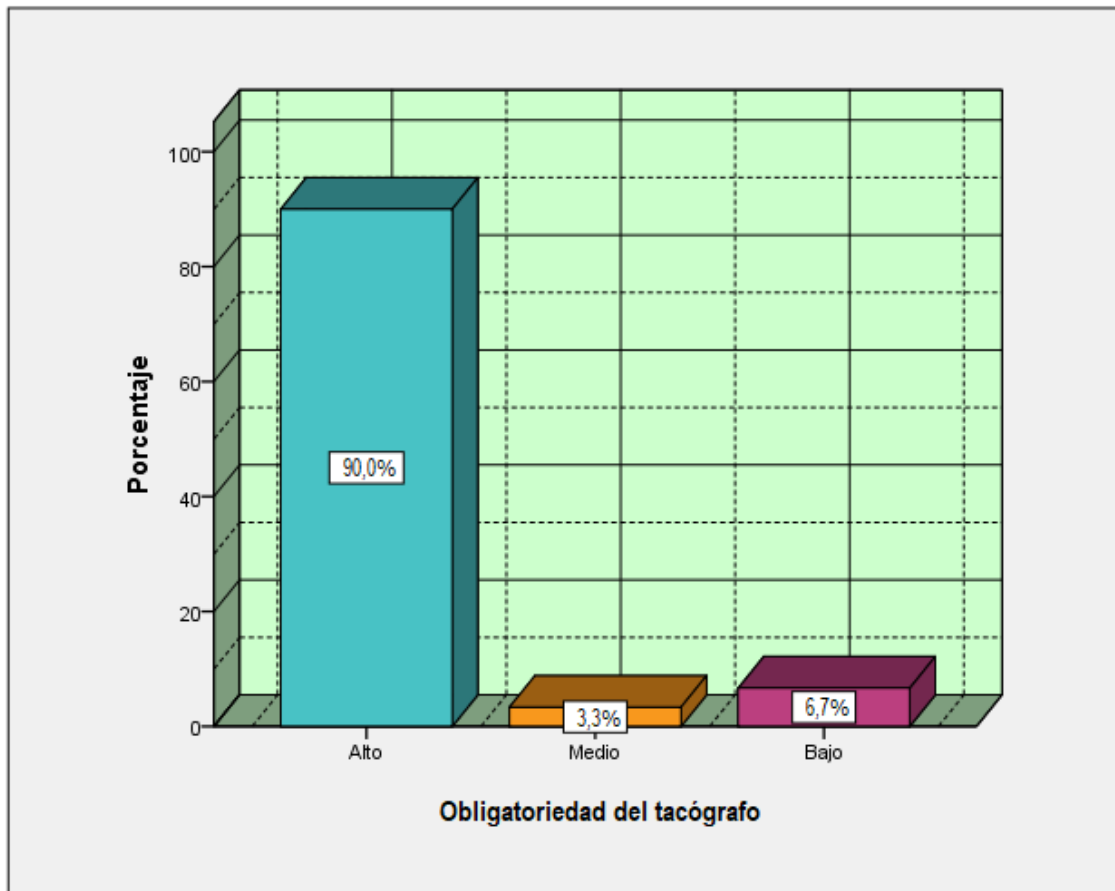


Figura 1. Gráfico de la variable Obligatoriedad del tacógrafo (Fuente: Encuesta sobre Obligatoriedad del tacógrafo)

INTERPRETACIÓN: Al observar el contenido de la tabla y figura 1, los resultados de la encuesta aplicada a una muestra representativa de 60 abogados derecho probatorio (civil y penal) en el Distrito de Lima, respecto a la variable Obligatoriedad del tacógrafo; 54, que representa al 90,0% de encuestados se encuentra en un nivel alto, 2, que equivale al 3,0% de encuestados se encuentra en un nivel medio y 4, que representa al 6,7% de encuestados se encuentra en un nivel bajo, ello nos lleva a concluir que, la mayoría de encuestados considera que, existe necesidad de materializar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, tal como se muestra en la tabla y gráfico precedentes.

Tabla 2

Resultados de la variable Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Alto	55	91,7	91,7
	Medio	2	3,3	95,0
	Bajo	3	5,0	100,0
	Total	60	100,0	100,0

Fuente: Encuesta sobre Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito

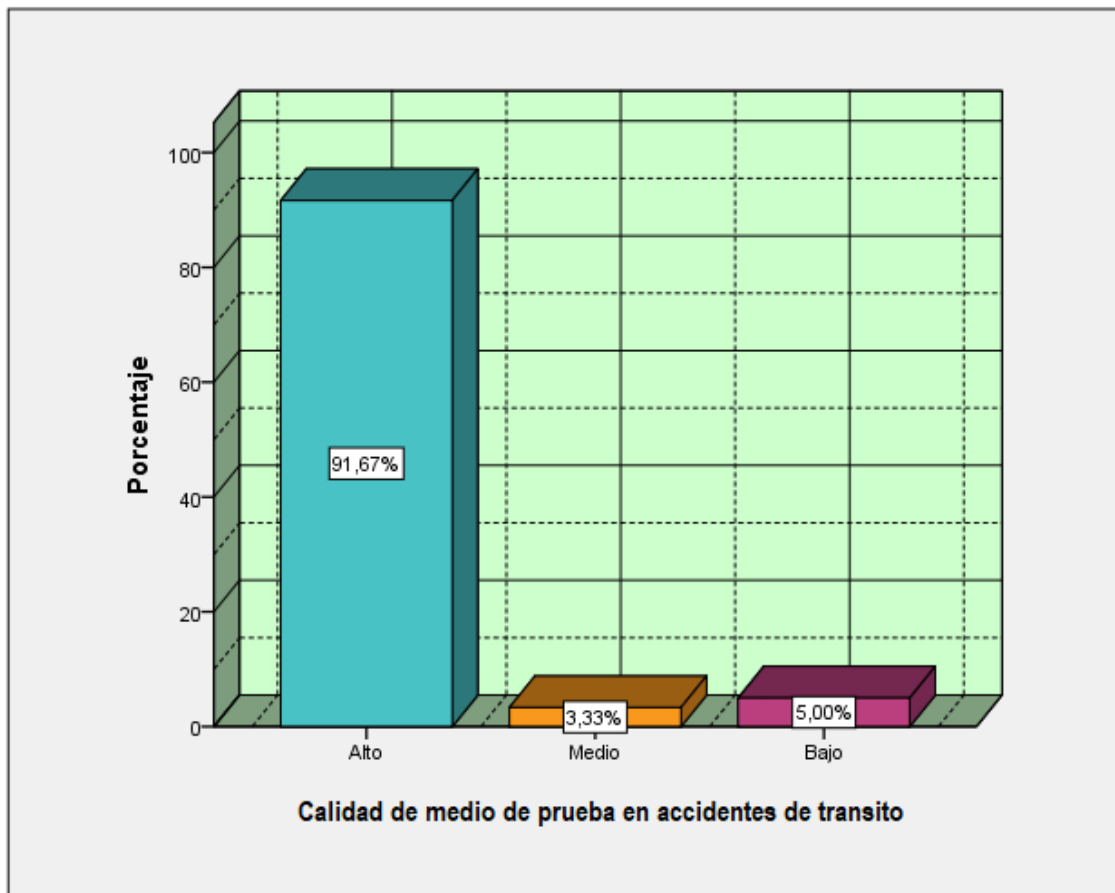


Figura 2. Gráfico de la variable Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito (Fuente: Encuesta sobre Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito)

INTERPRETACIÓN:

Al observar el contenido de la tabla y figura 2, los resultados de la encuesta aplicada a una muestra representativa de 60 abogados derecho probatorio (civil y penal) en el Distrito de Lima; respecto a la variable Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito; 55, que representa al 91,7% de encuestados se encuentra en un nivel alto, 2, que equivale al 3,3% de encuestados se encuentra en un nivel medio y 3, que representa al 5,0% de encuestados se encuentra en un nivel bajo, ello nos lleva a concluir que, la mayoría de encuestados considera que, es necesario garantizar el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, tal como se muestra en la tabla y gráfico precedentes.

Tabla 3

Resultados de la dimensión Tacógrafo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Alto	54	90,0	90,0
	Medio	4	6,7	96,7
	Bajo	2	3,3	100,0
	Total	60	100,0	100,0

Fuente: Encuesta sobre Tacógrafo

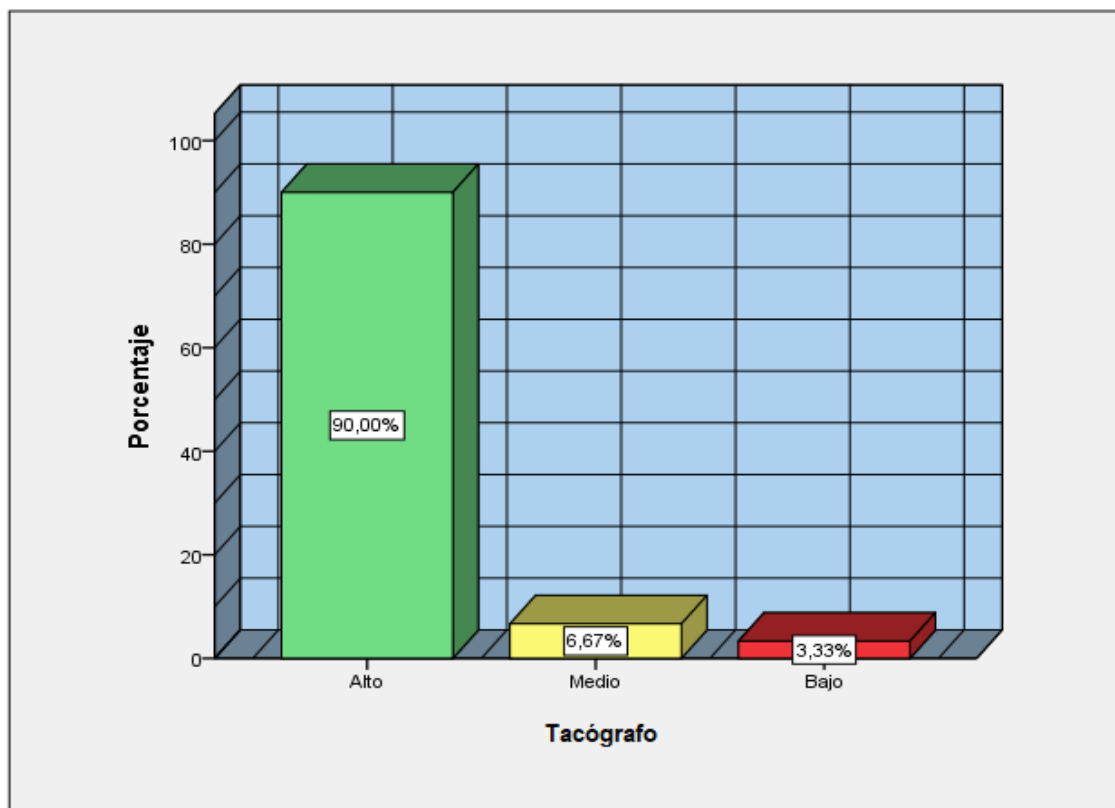


Figura 3. Gráfico de la dimensión Tacógrafo (Fuente: Encuesta sobre Tacógrafo)

INTERPRETACIÓN: Al observar el contenido de la tabla y figura 3, los resultados de la encuesta aplicada a una muestra representativa de 60 abogados derecho probatorio (civil y penal) en el Distrito de Lima, respecto a la variable Obligatoriedad del tacógrafo, en su dimensión Tacógrafo; 54, que representa al 90,0% de encuestados se encuentra en un nivel alto, 4, que equivale al 6,7% de encuestados se encuentra en un nivel medio y 2, que representa al 3,3% de encuestados se encuentra en un nivel bajo, ello nos lleva a concluir que, la mayoría de encuestados considera que, es necesario reconocer el uso del tacógrafo dentro del marco normativo nacional, tal como se muestra en la tabla y gráfico precedentes.

Tabla 4

Resultados de la dimensión Registro de información

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Alto	54	83,3	90,0
	Medio	3	5,0	95,0
	Bajo	3	5,0	100,0
	Total	60	100,0	100,0

Fuente: Encuesta sobre Registro de información

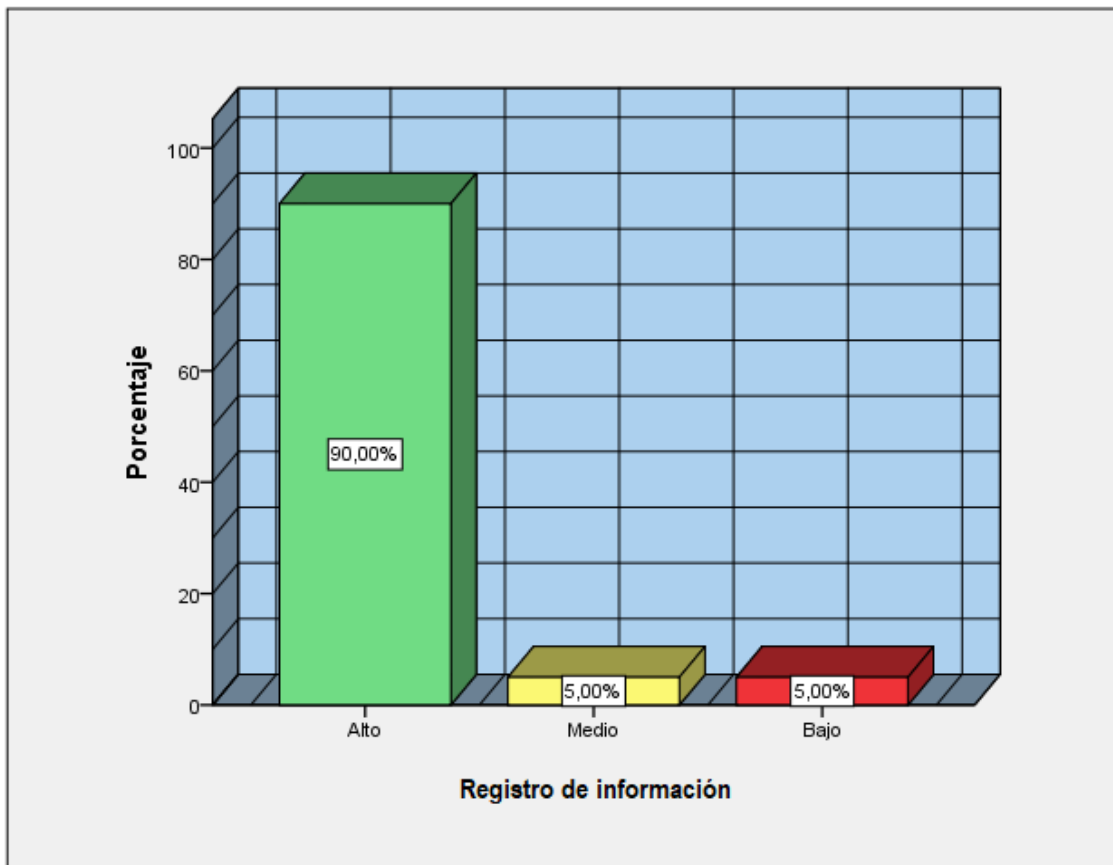


Figura 4. Gráfico de la dimensión Registro de información (Fuente: Encuesta sobre Registro de información)

INTERPRETACIÓN: Al observar el contenido de la tabla y figura 4, los resultados de la encuesta aplicada a una muestra representativa de 60 abogados derecho probatorio (civil y penal) en el Distrito de Lima, respecto a la variable Obligatoriedad del tacógrafo, en su dimensión Registro de información; 54, que representa al 83,3% de encuestados se encuentra en un nivel alto; 3, que equivale al 5,0% de encuestados se encuentra en un nivel medio y 3, que representa al 5,0% de encuestados se encuentra en un nivel bajo, ello nos lleva a concluir que, la mayoría de encuestados considera que, la información que almacena el tacógrafo, se constituye en fuente de información, que tiene relevancia para la determinación de responsabilidades por accidente de tránsito, tal como se muestra en la tabla y gráfico precedentes.

Tabla 5

Resultados de la dimensión Medio de prueba

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Alto	55	91,7	91,7
	Medio	4	6,7	98,3
	Bajo	1	1,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0

Fuente: Encuesta sobre El Medio de prueba

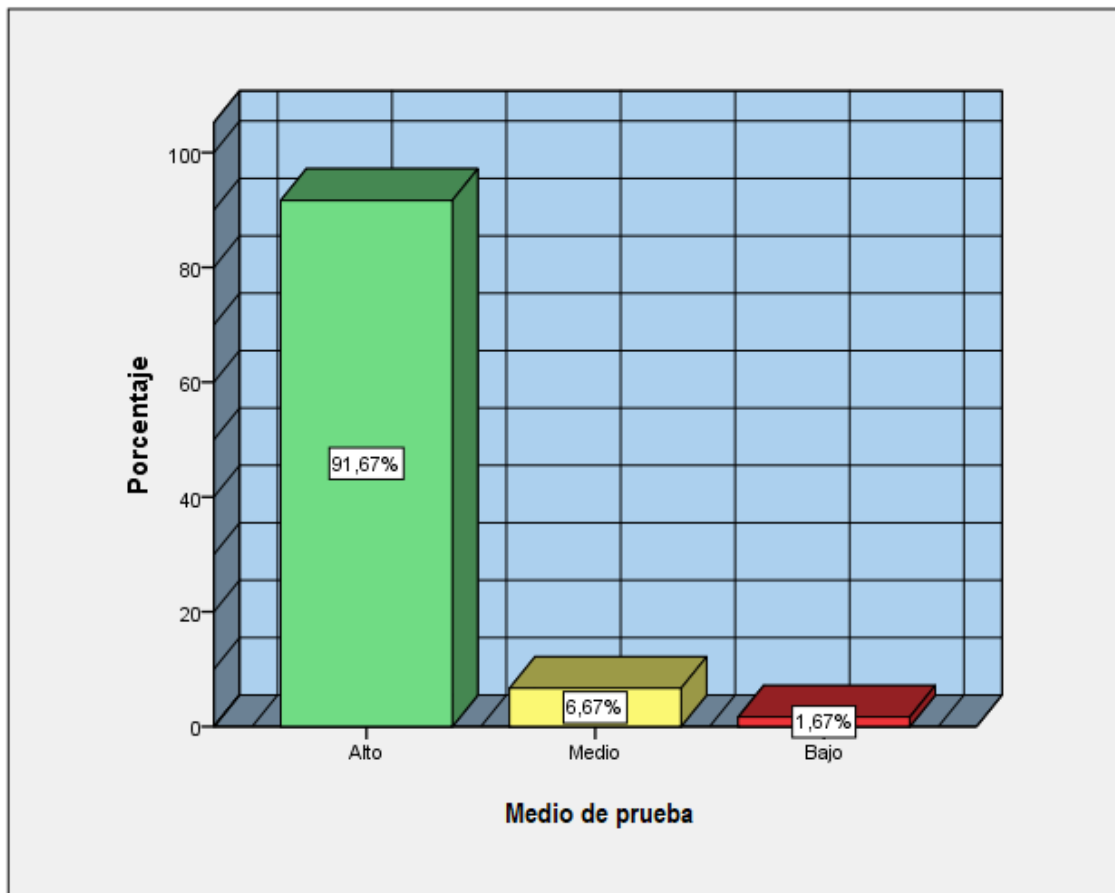


Figura 5. Gráfico de la dimensión Medio de prueba (Fuente: Encuesta sobre Medio de prueba)

INTERPRETACIÓN: Al observar el contenido de la tabla y figura 5, los resultados de la encuesta aplicada a una muestra representativa de 60 abogados derecho probatorio (civil y penal) en el Distrito de Lima, respecto a la variable Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, en su dimensión Medio de prueba; 55, que representa al 91,7% de encuestados se encuentra en un nivel alto; 4, que equivale al 6,7% de encuestados se encuentra en un nivel medio y 1, que representa al 1,7% de encuestados se encuentra en un nivel bajo, ello nos lleva a concluir que, la mayoría de encuestados considera que, los datos almacenados respecto a la velocidad del vehículo, constituye aporte probatorio, justifica jurídicamente la aplicación de medidas que impidan la continuidad de dichos actos, tal como se muestra en la tabla y gráfico precedentes.

Tabla 6

Resultados de la dimensión Criterios de admisibilidad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Alto	53	88,3	88,3
	Medio	3	5,0	93,3
	Bajo	4	6,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0

Fuente: Encuesta sobre Criterios de admisibilidad

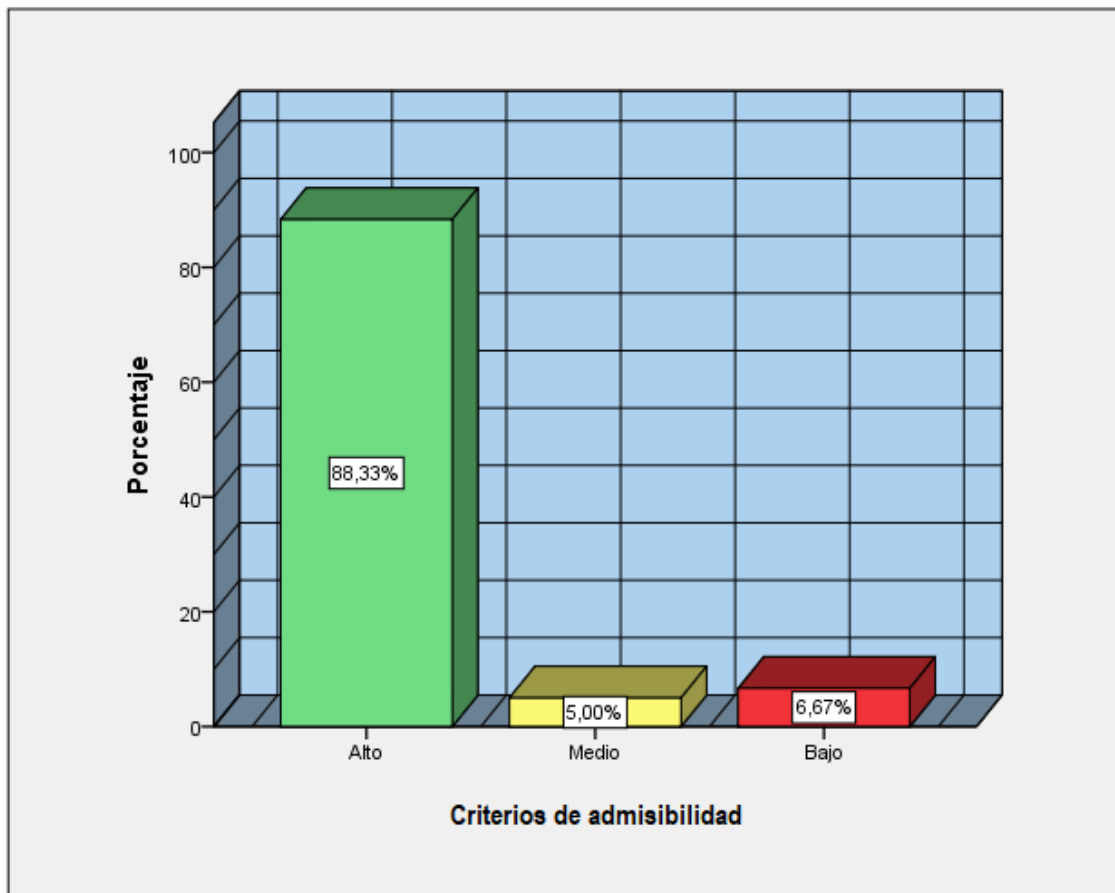


Figura 6. Gráfico de la dimensión Criterios de admisibilidad (Fuente: Encuesta sobre Criterios de admisibilidad)

INTERPRETACIÓN: Al observar el contenido de la tabla y figura 6, los resultados de la encuesta aplicada a una muestra representativa de 60 abogados derecho probatorio (civil y penal) en el Distrito de Lima, respecto a la variable Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, en su dimensión Criterios de admisibilidad; 53, que representa al 88,3% de encuestados se encuentra en un nivel alto; 3, que equivale al 5,0% de encuestados se encuentra en un nivel medio y 4, que representa al 6,7% de encuestados se encuentra en un nivel bajo, ello nos lleva a concluir que, la mayoría de encuestados considera que, existe necesidad de garantizar que las fuentes de prueba, cumplan los criterios de admisibilidad, tal como se muestra en la tabla y gráfico precedentes.

3.3 Prueba de hipótesis.

Después de procesar los resultados obtenidos de cada variable y sus indicadores correspondientes a través del programa SPSS 24, se obtuvo los siguientes valores como coeficientes:

Respecto a la hipótesis general:

H₁: Existe necesidad de garantizar que el carácter de obligatoriedad del uso del tacógrafo, se materialice en el sentido que se reconozca su calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019.

H₀: No es cierto que, exista necesidad de garantizar que el carácter de obligatoriedad del uso del tacógrafo, se materialice en el sentido que se reconozca su calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la Tabla 7 que, al relacionar los resultados totales de las variables Obligatoriedad del tacógrafo y Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0.915; lo que indica que existe una relación positiva muy alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 24.

Tabla 7

Correlación de la hipótesis general

		Obligatoriedad del tacógrafo		Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito
Rho de Spearman	Obligatoriedad del tacógrafo	Coeficiente de correlación	1,000	0,915**
		Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	60	60
		Coeficiente de correlación	0,915**	1,000
Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito	de	Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	60	60

** : La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Respecto a las hipótesis específicas:

Primera hipótesis específica:

H₁: La importancia del tacógrafo, como medio de prueba, es fundamental en la determinación de responsabilidad de accidentes de tránsito, considerando que contiene información que permite esclarecer la velocidad del vehículo.

H₀: No ocurre que, la importancia del tacógrafo, como medio de prueba, es fundamental en la determinación de responsabilidad de accidentes de tránsito, considerando que contiene información que permite esclarecer la velocidad del vehículo.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la Tabla 8 que, al relacionar los resultados totales de la dimensión Tacógrafo y la dimensión Medio de prueba, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0.910; lo que indica que existe una relación positiva muy alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 24.

Tabla 8*Correlación de la primera hipótesis específica*

		Tacógrafo	Medio de prueba
Rho de Spearman	Tacógrafo	Coeficiente de correlación	0,910**
		Sig. (bilateral)	0,000
		N	60
	Medio de prueba	Coeficiente de correlación	0,910**
		Sig. (bilateral)	0,000
		N	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Segunda hipótesis específica:

H₁: La regulación del uso del tacógrafo, le otorga a este instrumento la calidad de medio de prueba en los procesos por accidente de tránsito.

H₀: No es cierto que, la regulación del uso del tacógrafo, le otorga a este instrumento la calidad de medio de prueba en los procesos por accidente de tránsito.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la Tabla 9 que, al relacionar los resultados totales de la dimensión Registro de información y la dimensión Medio de prueba, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0.929; lo que indica que existe una relación positiva muy alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 24.

Tabla 9*Correlación de la segunda hipótesis específica*

		Registro de información	Medio de prueba	
Rho de Spearman	Registro de información	Coeficiente de correlación	1,000	0,929**
		Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	60	60
		Coeficiente de correlación	0,929**	1,000
	Medio de prueba	Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Tercera hipótesis específica:

H₁: La admisibilidad del tacógrafo como objeto de prueba, se sustenta en el reconocimiento de la exigencia de su uso.

H₀: Es absurdo que, la admisibilidad del tacógrafo como objeto de prueba, se sustenta en el reconocimiento de la exigencia de su uso.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la Tabla 10 que, al relacionar los resultados totales de la dimensión Tacógrafo y la dimensión Criterios de admisibilidad, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0.914; lo que indica que existe una relación positiva muy alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 24.

Tabla 10*Correlación de la tercera hipótesis específica*

		Tacógrafo	Criterios de admisibilidad
Rho de Spearman	Tacógrafo	Coeficiente de correlación	0,914**
		Sig. (bilateral)	0,000
		N	60
	Criterios de admisibilidad	Coeficiente de correlación	0,914**
		Sig. (bilateral)	0,000
		N	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Cuarta hipótesis específica:

H₁: La exigencia del uso del tacógrafo, permite que en los procesos por accidentes de tránsito se evidencie como objeto de prueba.

H₀: Es inconcebible que, la exigencia del uso del tacógrafo, permite que en los procesos por accidentes de tránsito se evidencie como objeto de prueba.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la Tabla 11 que, al relacionar los resultados totales de la dimensión Registro de información y la dimensión Criterios de admisibilidad, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0.930; lo que indica que existe una relación positiva muy alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 24.

Tabla 11*Correlación de la cuarta hipótesis específica*

		Registro de información	Criterios de admisibilidad
Rho de Spearman	Registro de información	Coeficiente de correlación	0,930**
		Sig. (bilateral)	0,000
		N	60
	Criterios de admisibilidad	Coeficiente de correlación	0,930**
	Sig. (bilateral)	0,000	.
	N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

3.4 Discusión de resultados

De acuerdo al trabajo de campo, se confirman las proposiciones, en este caso la general que, al relacionar los resultados totales de las variables Obligatoriedad del tacógrafo y Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0,915; lo que indica que existe una relación positiva muy alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación

Que, al relacionar los resultados totales de la dimensión Tacógrafo y la dimensión Medio de prueba, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0.910; lo que indica que existe una relación positiva muy alta.

Que, al relacionar los resultados totales de la dimensión Tacógrafo y la dimensión Criterios de admisibilidad, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0.929; lo que indica que existe una relación positiva muy alta.

Que, al relacionar los resultados totales de la dimensión Tacógrafo y la dimensión Criterios de admisibilidad, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0.914; lo que indica que existe una relación positiva muy alta.

Que, al relacionar los resultados totales de la dimensión Registro de información y la dimensión Criterios de admisibilidad, se obtiene un valor de Rho de Spearman = 0.930; lo que indica que existe una relación positiva muy alta.

CONCLUSIONES

- Primero. Que, según se reconoce entre los requisitos para el ingreso al parque automotor, el tacógrafo al ser dispositivo que almacena información y cuenta con reconocimiento científico y tecnológico respecto a la fiabilidad de la información relativa a velocidad, es necesario garantizar su calidad de medio de prueba para determinar responsabilidades en accidentes de tránsito.
- Segundo. Que, otorgar al tacógrafo, la calidad de documento, garantiza su incorporación al proceso judicial, sirviendo de medio de prueba, idóneo para determinar la responsabilidad por accidente de tránsito, toda vez que la información que aporta respecto a la velocidad en la que se desplazaba el vehículo, resulta relevante.
- Tercero. Que, el regular el uso del tacógrafo, como requisito en los vehículos de categoría M2, M3 N2 y N3, deben alcanzar un fin superior al del registro, a fin de que se reconozca, la necesidad de incluir como parte de la investigación policial, y su incorporación en procesos judiciales por accidente de tránsito.
- Cuarto. Que, en reconocimiento, de que la velocidad, representa la segunda causa que produce accidentes de tránsito, garantizar la admisibilidad de la información que almacena el tacógrafo, representa el objeto de prueba, idóneo para determinar responsabilidades, además de sustentarse en el reconocimiento de la exigencia de su uso.
- Quinto. Que, la exigencia del uso del tacógrafo, sirve de fundamento para garantizar su calidad como fuente de prueba, tal que se conserve y resguarde la información contenida, considerando por lo tanto su calidad de documentos, permitiendo su admisión en los procesos por accidentes de tránsito.

RECOMENDACIONES

- Primero. Habiéndose reconocido que el tacógrafo, es de uso obligatorio en los vehículos de las categorías M2, M2, N2 y N3, se debe garantizar que frente a accidentes de tránsito, el dispositivo conforme parte de la actividad de investigación policial, toda vez que la información que almacena, resulta ser relevante en la determinación de causas de origen del accidente, por lo que es indispensable se incluya en el manual de investigación policial.
- Segundo. Que, habiendo reconocido que el tacógrafo es dispositivo que mantiene información referente al desplazamiento del vehículo, la policía nacional, debe conservar y resguardar el dispositivo, en reconocimiento de su calidad de objeto de prueba.
- Tercero. Que, el alcance de la obligatoriedad de uso del tacógrafo, debe ampliarse a otras categorías, considerando que para ello se modifique el Reglamento Nacional de Vehículos.
- Cuarto. Que, teniendo conocimiento que la velocidad, representa la segunda causa de accidentes de tránsito, y que el aporte científico que se alcanza a tener con el uso del tacógrafo, respecto a la información que almacena, este dispositivo, cumple con los requisitos de admisibilidad en los procesos judiciales por accidente de tránsito, conllevando a garantizar con ello la seguridad jurídica y la aplicación de los principios procesales tanto en la esfera civil, como penal.
- Quinto. Que, haciéndose fundamento que el tacógrafo, representa un dispositivo cuyo carácter documental, se reconoce en el reglamento de tránsito, SUTRAN, debe garantizar la no alteración de dicho dispositivo, a fin de garantizar los criterios de admisibilidad en los procesos judiciales por accidente de tránsito.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliografía

- Artica Sotomayor, R. E. (2015). *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013*. Tesis Posgrado, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.
- Bardales Torres, C. (2009). *Metodología de la Investigación Científica*. Lima, Perú: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Behar Rivero, D. S. (2008). *Introducción a la metodología de la investigación*. Bogotá, Colombia: Shalom.
- Bernal Torres, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación* (3ra ed.). Colombia: Pearson Educación.
- Bernales Ballesteros, E., & Rubio Correa, M. (1988). *Constitución y sociedad política*. Lima, Perú: Mesa Redonda Editores S.A.
- Buendía, L., Colás, P. y Hernández, F. (1997). *Métodos de investigación en Psicopedagogía*. Madrid: McGraw-Hill.
- Cabanellas de Torres, G. (2010). *Diccionario jurídico elemental*. Buenos Aires, Argentina: Heliasta S.R.L.
- Cabrera Erazo, M. F. (2012). *Propuesta técnica para la disminución de los accidentes de tránsito dentro del Cantón Cuenca desde el punto de vista humano – vehículo – equipamiento ambiental*. Tesis Pregrado, Universidad Politécnica Salesiana, Cuenca.
- Campón Domínguez, J. A. (2015). *El diseño de una base de datos de investigaciones en profundidad sobre atropellos a peatones*. Tesis Posgrado, Universidad Carlos III de Madrid, Leganés.

- Cardona, A. (29 de junio de 2016). *Sertrans*. Recuperado el 28 de abril de 2019, de <https://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/tacografo-que-es-como-funciona/>
- Echandía Hernando, D. (1994). *Compendio de Derecho Procesal, pruebas judiciales*. Medellín, Colombia: Dike.
- Falcón, E. (2003). *Tratado de la prueba* (Vol. 1). Buenos Aires, Argentina: Astrea.
- Fernández Flecha, M. d., Croveto, U., & Verona Badajoz, A. (2016). *Guía de Investigación. En Derecho*. (PUCP, Ed.) Lima, Perú.
- Fernández Vásquez, E. (1981). *Diccionario de Derecho Público*. Buenos Aires, Argentina: Astrea.
- Hernández Sampieri, Roberto, Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (5 ed.). México, México: McGraw Hill.
- Monje Álvarez, C. A. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa. Guía didáctica*. (U. Surcolombiana, Ed.) Nieva, Colombia.
- MTC. (2017). *Consejo Nacional de Seguridad Vial*. (S. T. Vial, Productor) Recuperado el 5 de mayo de 2018, de https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/accidentesTransito_2006-2017.pdf
- Muñoz Ruiz, J. (2013). *El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal*. Tesis Posgrado, Universidad de Murcia, España.
- OMS. (julio de 2017). *Organización Mundial de la Salud*. Recuperado el 17 de mayo de 2019, de <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>
- Páucar Gómez, A. (2013). *Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*. Tesis Posgrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima.

- Quispe Cueva, R. (2018). *El valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo causado por accidentes de tránsito, Distrito Judicial de Lima Norte, 2018*. Tesis Progrado, Universidad César Vallejo, Lima.
- Ramírez Estrella, A. G. (2016). *La prueba electrónica: los medios electrónicos como recurso para la práctica de la prueba*. Tesis Posgrado, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil.
- Sautu, R. (2005). *Todo es teoría: objetivos y métodos de investigación*. Buenos Aires, Argentina: Lumiere.
- Sierra Bravo, R. (1994). *Técnicas de Investigación Social*. Madrid, España: Paraninfo.
- Tamayo y Tamayo. (2003). *El proceso de investigación científica*. Mexico: Limusa.
- Valleta, M. L. (2004). *Diccionario Jurídico. III*. Buenos Aires, Argentina: Valletta Ediciones S.R.L.
- Villarroel Peralta, S. J. (2017). *La evidencia tecnológica como prueba plena en las infracciones de tránsito: Cantón Ambato*. Tesis Posgrado, Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Ambato.
- Witker Velasquez, J. A. (2011). *La Investigación Jurídica. Bases para la tesis de grado en Derecho*. México: Publi Lex.
- Yzquierdo Hernandez, L. (2014). *La carga probatoria dinámica, su necesidad de ser legislada en el proceso civil peruano*. Tesis Posgrado, Universidad Nacional Pedro Ruíz Gallo, Lambayeque.

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

TITULO: “OBLIGATORIEDAD DEL TACÓGRAFO Y SU RECONOCIMIENTO COMO MEDIO DE PRUEBA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, LIMA 2019.

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	METODOLOGÍA
<p>Problema general ¿Cuál es la necesidad de materializar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019?</p>	<p>Objetivo general Demostrar la necesidad de materializar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019.</p>	<p>Hipótesis general Existe necesidad de garantizar que el carácter de obligatoriedad del uso del tacógrafo, se materialice en el sentido que se reconozca su calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, Lima 2019.</p>			<p>Diseño de la investigación: No Experimental, transversal Tipo y nivel de la investigación: Tipo: Básico Nivel: descriptivo causal. Enfoque de la investigación: Cuantitativo Método de la investigación: Deductivo - Hipotético Población y muestra: Población: 70 400 Abogados colegiados y habilitados. Muestra: 60 abogados especialistas en derecho penal. Técnica e instrumento de recolección de datos: Técnica: La encuesta Instrumento: 02 Cuestionarios, compuesto por 16 ítems</p>
<p>Problemas específicos a) ¿Cuál es la importancia de analizar que el tacógrafo, constituye medio de prueba en la determinación de responsabilidad de accidentes de tránsito? b) ¿Cuál es la importancia de analizar si la exigencia del uso del tacógrafo, atribuye la constitución de elemento sustancial para otorgarle calidad de medio de prueba en los procesos por accidente de tránsito? c) ¿Cuál es la importancia de reconocer que el tacógrafo, es un objeto de prueba que se sujeta a los criterios de admisibilidad en los procesos por accidentes de tránsito? d) ¿Cuál es la importancia de reconocer que la exigencia de uso del tacógrafo, se sujeta a los criterios de admisibilidad en los procesos por accidente de tránsito?</p>	<p>Objetivos específicos a) Analizar la importancia de analizar que el tacógrafo, constituye medio de prueba en la determinación de responsabilidad de accidentes de tránsito. b) Analizar la importancia de analizar si la exigencia del uso del tacógrafo, atribuye la constitución de elemento sustancial para otorgarle calidad de medio de prueba en los procesos por accidente de tránsito. c) Reconocer la importancia de reconocer que el tacógrafo, es un objeto de prueba que se sujeta a los criterios de admisibilidad en los procesos por accidentes de tránsito. d) Reconocer la importancia de reconocer que la exigencia de uso del tacógrafo, se sujeta a los criterios de admisibilidad en los procesos por accidente de tránsito.</p>	<p>Hipótesis específicas a) La importancia del tacógrafo, como medio de prueba, es fundamental en la determinación de responsabilidad de accidentes de tránsito, considerando que contiene información que permite esclarecer la velocidad del vehículo. b) La regulación del uso del tacógrafo, le otorga a este instrumento la calidad de medio de prueba en los procesos por accidente de tránsito. c) La admisibilidad del tacógrafo como objeto de prueba, se sustenta en el reconocimiento de la exigencia de su uso. d) La exigencia del uso del tacógrafo, permite que en los procesos por accidentes de tránsito se evidencie como objeto de prueba.</p>	<p>Variable Independiente: X= Obligatoriedad del tacógrafo</p>	<p>X1 Tacógrafo X2 Registro de información</p>	
			<p>Variable dependiente: Y= Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito</p>	<p>Y1 Medio de prueba Y2 Criterios de admisibilidad</p>	

Anexo 2: Base de datos

Nº	Obligatoriedad del tacógrafo																Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito																
	Tacógrafo								Registro de información								Medio de prueba								Criterios de admisibilidad								
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25	P26	P27	P28	P29	P30	P31	P32	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	
3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
6	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	
7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	1		
8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
11	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
18	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2
19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
21	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	
22	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
23	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
24	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

25	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	1	2	2	
26	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
27	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	
28	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
29	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
30	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
31	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
32	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
33	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2
34	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
35	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	
36	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
37	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
38	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
39	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
40	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
41	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
42	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
43	2	1	1	2	1	2	2	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2	2	2	1	1	
44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
45	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
46	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
47	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	
48	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	1	2	2
49	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
50	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
51	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
52	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
53	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
54	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

Anexo 3: instrumentos



Cuestionario Variable: Independiente

“OBLIGATORIEDAD DEL TACÓGRAFO, EN EL RECONOCIMIENTO DE LA CALIDAD DE MEDIO DE PRUEBA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, LIMA 2019”

Obligatoriedad del tacógrafo

Estimado señor usuario, por favor colabore proporcionando los datos solicitados que servirán para desarrollar este trabajo de investigación, su objetivo es de carácter académico, por ello los ítems planteados con la finalidad obtener información acerca del **Obligatoriedad del tacógrafo**. El presente cuestionario es anónimo, responda usted con sinceridad. Lea atentamente y conteste marcando con una “X” en un solo recuadro.

Instrucciones: En las siguientes proposiciones marque con una “X” en el valor del casillero que según usted corresponde.

VARIABLE INDEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES	SI	NO
Obligatoriedad del tacógrafo	Tacógrafo	Obligatoriedad del tacógrafo ¿cree usted, que reconocer el uso obligatorio del tacógrafo dentro del marco normativo nacional, constituye una fuente por la cual, se sustente la relevancia jurídica de los datos que almacena?		
		Tacógrafo ¿Considera que como instrumento tecnológico el tacógrafo goza de credibilidad respecto a los datos que almacena?		
		Control digital ¿Considera que la información que se recoge de los sensores de moviente, y su almacenaje en el tacógrafo representan valioso aporte para esclarecer causas de accidente?		
		Control digital ¿Considera que el garantizar que el vehículo ingrese al parque automotor bajo requisitos regulas en el ámbito reglamentario, constituye justificación jurídica de los aportes del tacógrafo?		
		Control digital ¿Considera que los altos índices de accidentes vehiculares, motiva que el control digital es necesario para garantizar la seguridad vial?		
		Registro de información		

		¿Considera que la composición del tacógrafo, al tener soporte tecnológico científico, otorga fiabilidad a los datos que almacena?		
		Registro de información ¿Considera que el fin de control del tacógrafo, según se reconoce en el ámbito automotor, no solo alcanza a supervisar al conductor respecto a las horas de conducción?		
		Registro de información ¿Reconoce que, como instrumento tecnológico, la información que almacena el tacógrafo, se constituye en fuente de información, que tiene relevancia para la determinación de responsabilidades por accidente de tránsito?		
	Registro de información	Obligatoriedad del tacógrafo ¿Considera que existiendo reconocimiento del carácter probatorio que puede representar el tacógrafo, su obligatoriedad debe extenderse a otras categorías vehiculares?		
		Exigencia del uso de tacógrafo ¿Cree usted que sustentar la validez probatoria del tacógrafo, se fundamenta en que su obligatoriedad engloba un fin probatorio?		
		Reglamento nacional de vehículos ¿Considera que el Reglamento nacional de vehículos, requiere incorporar el uso obligatorio del tacógrafo a otras categorías vehiculares?		
		Reglamento nacional de vehículos Teniendo en cuenta que, según los tipos de vehículos, los automóviles han representado un porcentaje de 39.04% estos deben ser obligados al uso de tacógrafo?		
		Reglamento nacional de vehículos ¿Considera que las autoridades deben incorporar dentro del plan de investigación, la lectura del tacógrafo?		
		SUTRAN ¿considera que el uso del tacógrafo en nuestro país, viene dándose informalmente?		
		SUTRAN ¿Considera que la SUTRAN, como autoridad debe intensificar la supervisión de operatividad de los tacógrafos?		
		SUTRAN ¿Considera que, al existir referentes en la aplicación del carácter probatorio de los tacógrafos en otros países, conforma parte de un tema que debe ser analizado por la superintendencia de transporte, a fin de garantizar el cumplimiento del uso del tacógrafo?		

Cuestionario Variable: Dependiente

“OBLIGATORIEDAD DEL TACÓGRAFO, EN EL RECONOCIMIENTO DE LA CALIDAD DE MEDIO DE PRUEBA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, LIMA 2019”

Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito

Estimado señor usuario, por favor colabore proporcionando los datos solicitados que servirán para desarrollar este trabajo de investigación, su objetivo es de carácter académico, por ello los ítems planteados con la finalidad obtener información acerca de la **Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito**. El presente cuestionario es anónimo, responda usted con sinceridad. Lea atentamente y conteste marcando con una “X” en un solo recuadro.

Instrucciones: En las siguientes proposiciones marque con una “X” en el valor del casillero que según usted corresponde.

VARIABLE DEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES	SI	NO
Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito	Medio de prueba	Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito Reconociendo que la prueba documental, esta considerada como todo elemento que aporta información relevante referida a un hecho, ¿cree usted que los datos almacenados respecto a la velocidad del vehículo, constituye aporte probatorio?		
		Medio de prueba Teniendo en cuenta que, tanto en vía civil, como penal, la dinámica probatoria, tiene como finalidad aportar información, ¿el tacógrafo alcanza a ser un medio de prueba típico?		
		Objeto de prueba Considerando que, el tacógrafo aporta información relativa a trayectoria y velocidad del desplazamiento de un vehículo, ¿su aporte se vincula al hecho bajo investigación?		
		Objeto de prueba Teniendo en cuenta que el objeto de prueba, permite que se delimiten los hechos materia de probanza, por lo que ¿es fundamental que los datos del tacógrafo, estén incluidos en la investigación de accidentes de tránsito?		
		Objeto de prueba Considerando que la velocidad representa la segunda causa que da origen a accidentes de tránsito ¿cree usted, que el tacógrafo alcanza a ser un dispositivo de relevancia jurídica para la dinámica probatoria?,		

		<p>Fuente de prueba Teniendo en cuenta el principio de inmediatez de la actividad probatoria, ¿considera que el tacógrafo, representa un aporte que revela las condiciones en las cuales, ha podido producirse un accidente?</p>		
		<p>Fuente de prueba Según se reconoce, las fuentes de prueba, surgen del hecho, ¿es relevante que la lectura de los datos almacenados se conserve a fin de delimitar si la velocidad del vehículo, es causa del accidente de tránsito?</p>		
		<p>Fuente de prueba ¿Considera que al ser el tacógrafo un dispositivo que se vincula a la valoración de supuesta causa de accidente de tránsito, las autoridades deben garantizar mediante continua fiscalización la integridad del dispositivo (tacógrafo)?</p>		
	Criterios de admisibilidad	<p>Calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito Reconocer que los accidentes de tránsito, tienen su origen por la falta de cumplimiento de la normativa, es indispensable que se centre la investigación de accidentes de tránsito, ¿en primer término a los requisitos y características que tienen carácter obligatorio?</p>		
		<p>Criterios de admisibilidad Teniendo en cuenta que la información que se incorpora en el proceso judicial, ¿considera, que corresponde a la policía nacional, garantizar que las fuentes de prueba, cumplan los criterios de admisibilidad?</p>		
		<p>Relevancia de información ¿Cree usted, que el tacógrafo, es un dispositivo que adquiere relevancia en la calidad de medio probatorio, por estar vinculado a una causal de accidente de tránsito?</p>		
		<p>Relevancia de información ¿Considera que el carácter de obligatoriedad del tacógrafo, según el reglamento nacional de vehículos, otorga licitud a su incorporación dentro del proceso judicial por accidente de tránsito?</p>		
		<p>Relevancia de información Considera que, la pertinencia de la admisibilidad del tacógrafo dentro del proceso judicial por accidente de tránsito, ¿responde a su reconocimiento en el marco normativo de la actividad de transporte terrestre?</p>		
		<p>Credibilidad de información ¿Considera que la información que se registra en el tacógrafo, goza de autenticidad, para ser valorado en la dinámica probatoria?</p>		
		<p>Credibilidad de información Cree usted, que según se reconoce del avance científico tecnológico, el tacógrafo, ¿representa ser la fuente de información que aporta datos exactos, relativos a la velocidad del vehículo?</p>		
		<p>Credibilidad de información Considera que la seguridad vial, es una problemática, que el Estado debe atender, a fin de permitir la adecuada actuación de los sujetos dentro del parque automotor, ¿por lo que, es necesario que, en la dinámica probatoria, se reconozca la obligatoriedad de las disposiciones legales y normativas, a fin de garantizar la credibilidad de la información que se utiliza frente a accidentes de tránsito?</p>		

Anexo 4: Anteproyecto de Ley

Artículo 1.- Objeto: el presente proyecto de ley, reconoce que el parque automotor, representa un escenario en el que se produce un alto índice de afectación no solo material, sino que además alcanza a afectar la integridad y vida de las personas, por lo que en reconocimiento de la necesidad de garantizar el cumplimiento de disposiciones legales y reglamentarias, que conforman parte de la regulación del tránsito terrestre, en el sentido que la determinación de responsabilidades civil y penales, alcancen a ser determinadas, en un proceso que garantice la validez de los datos obtenidos del tacógrafo, considerando que este dispositivo, resulta tener la calidad de documento toda vez que el registro de la información almacenada, es aporte esencial en el esclarecimiento de las causas origen del accidente.

Artículo 2.- modifíquese del Reglamento Nacional de vehículos: el numeral 13, del Artículo 14, requisitos técnicos adicionales, para vehículos categorías M y N, **que expresa:**

- 13) Los vehículos de la categoría M3 deben contar con tacógrafo o dispositivo electrónico registrador de tiempo y velocidad.

En los siguientes términos;

- 13) Los vehículos de la categoría M deben contar con tacógrafo o dispositivo electrónico registrador de tiempo y velocidad.

Artículo 3, incorpórese al artículo 17, del Reglamento Nacional de Vehículos, el numeral 4, bajo los siguientes términos:

- 4) Los vehículos de las categorías M, N y O, es sus diferentes combinaciones deben contar obligatoriamente con dispositivo de registro de tiempo y velocidad (tacógrafo).

Exposición de Motivos

Fundamento:

Que, en reconocimiento de que entre las causas principales de los accidentes de tránsito terrestre, la velocidad constituye el factor principal, tal como lo demuestran las estadísticas, aportadas por la División de estadística de la PNP, resulta de carácter relevante, garantizar que las responsabilidades civiles y penales, se apliquen en función de los procesos en los cuales la dinámica probatoria reconozca la idoneidad de los requisitos contemplados con carácter de obligatorio, como fuente de información, desde la investigación de un accidente de tránsito, a fin de que se alcance también a garantizar que este dispositivo, tenga un aporte preventivo.

Que, considerando que es deber de la sociedad y el Estado garantizar la seguridad de las personas, al haberse identificado, que el parque automotor representa un escenario que pone en peligro la seguridad pública, se fundamenta, la necesidad de implementar la obligatoriedad de uso de un dispositivo que permita retener información respecto al desplazamiento del vehículo, la misma que debe complementarse con la adecuada fiscalización por parte de las autoridades de la SUTRAN.

Alcance

El presenta ante proyecto de Ley, tiene alcance a nivel nacional.

Costo Beneficio

En cumplimiento a lo dispuesto en artículo 75º del Texto Único Ordenado del Reglamento del Congreso de la República, se presenta el análisis costo-

beneficio del presente Proyecto de Ley, considerando que el garantizar la obligatoriedad del uso del tacógrafo, se sustenta en que resulta ser aporte necesario para vincular la velocidad como causa del accidente, por lo que su calidad de medio de prueba, resulta ser relevante, para la determinación de responsabilidades civiles y penales.

Considerando, por lo tanto, que el presente ante proyecto de Ley, otorga a la seguridad vial, un aporte significativo, en el cual, las responsabilidades que se engloban dentro del marco normativo vigente, relativo al transporte terrestre, conlleve a tener alcance preventivo, fiscalizador y sancionador, en los ámbitos respectivos.

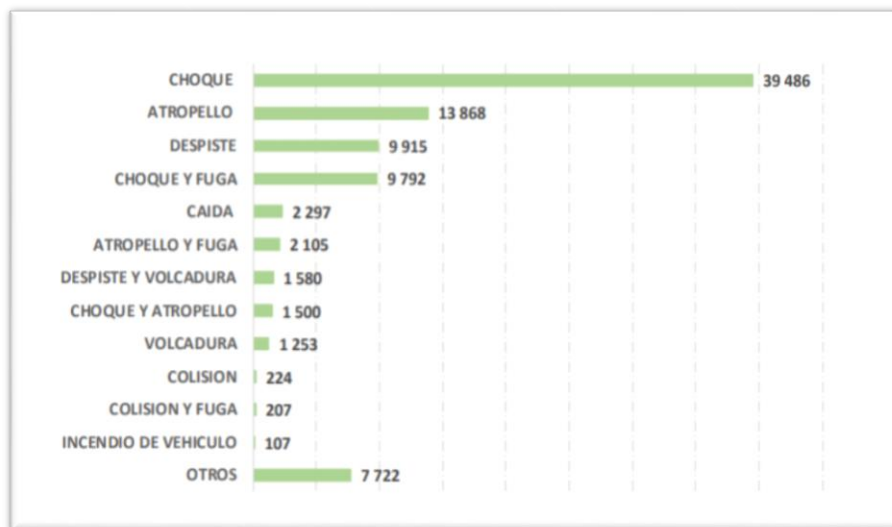
Impacto en la Legislación Vigente

La modificación del Reglamento Nacional de Vehículos no tiene efecto significativo en la normativa significativo relevante, si no que alcanza a ampliar la cobertura de obligatoriedad del uso del tacógrafo y la adecuada fiscalización del cumplimiento de uso y la factibilidad de su incorporación como medio de prueba documental.

CUADROS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

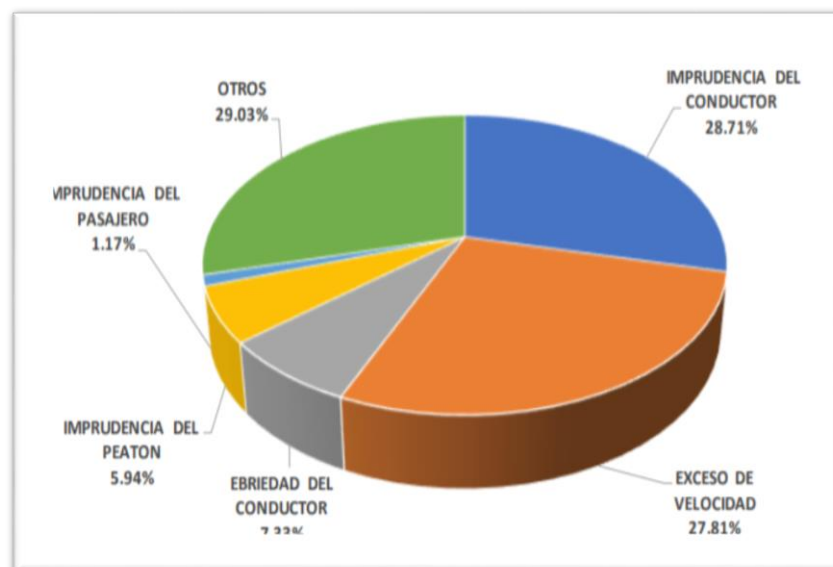
En el Perú, en lo que corresponde al año 2017, el (MTC, 2017) se han producido 88,168 accidentes de tránsito, los que han producido 54.970 heridos y 2826 muertes. Cifras que, en 2018, llegaron a incrementar a 90,056, este último estudio permite identificar los datos siguientes:

Accidentes de tránsito por clase. (2018)



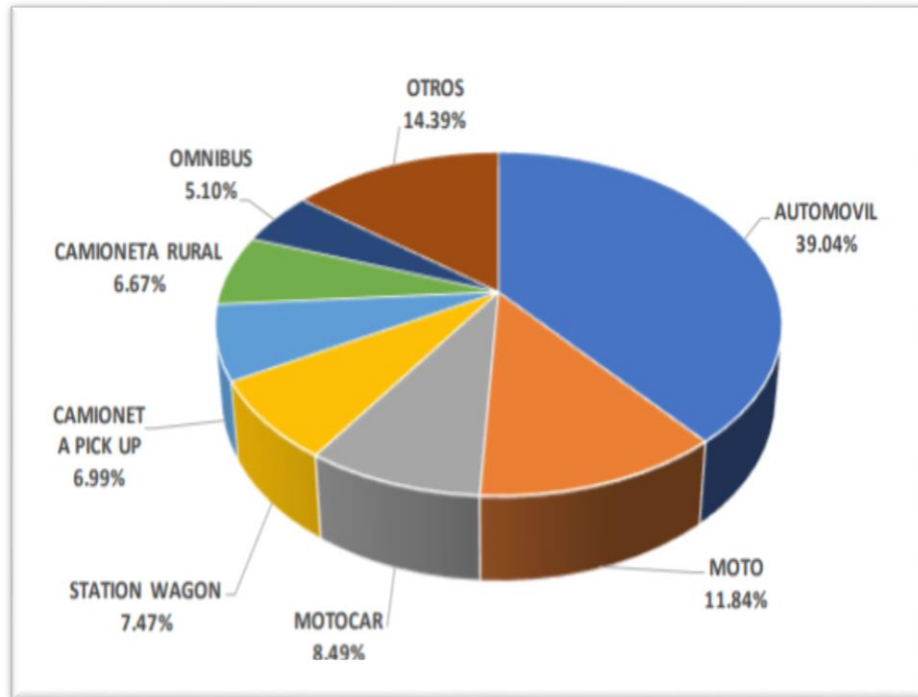
Fuente: Policía Nacional del Perú. Dirección de Estadística.
<https://observatorio.mininter.gob.pe/sites/default/files/reporte/archivos/ANUARIO%20PNP%202018.pdf>

Distribución porcentual de causas de accidente de tránsito (2018)



Fuente: Policía Nacional del Perú. Dirección de Estadística.
<https://observatorio.mininter.gob.pe/sites/default/files/reporte/archivos/ANUARIO%20PNP%202018.pdf>

Distribución porcentual de principales tipos de vehículos involucrados en accidentes de tránsito (2018)



Fuente: Policía Nacional del Perú. Dirección de Estadística.
<https://observatorio.mininter.gob.pe/sites/default/files/reporte/archivos/ANUARIO%20PNP%202018.pdf>

RESOLUCIÓN N° 0385-2020-FDYCP-UAP

Lima, 12 de Febrero de 2020

VISTO:

La solicitud N° 05882209, de fecha 05 de febrero de 2020, presentado por el Bachiller en derecho **JAIME ROBERTO NOA MELO**, quien solicita se le designe asesor temático y metodólogo, para ejecutar la tesis titulada: **"OBLIGATORIEDAD DEL TACOGRAFO, EN EL RECONOCIMIENTO DE LA CALIDAD DE MEDIO DE PRUEBA EN ACCIDENTES DE TRANSITO, LIMA 2019"**.

CONSIDERANDO:

Que, la Ley 30220 Ley Universitaria, en su artículo 45.2 establece que para obtener el Título Profesional se requiere el Grado de Bachiller y la aprobación de una Tesis a través de suficiencia profesional.

Que, el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Alas Peruanas, en sus artículos 17° y 18°, establece los procedimientos para el desarrollo de la Tesis y las funciones de los asesores temático y metodólogo respectivamente.

Que, con la solicitud de visto, la interesada pide que se le designe asesores temáticos y metodólogo, para levantar las observaciones formuladas por la Oficina de Investigación y Proyección Social de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.

Estando a lo recomendado y en virtud a las atribuciones de las que está investido el Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas conferidos en la Resolución Rectoral N° 1529-2003-R-UPA, del 31 Marzo 2003.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Designar a los siguientes docentes como asesores temático y metodólogo de el Bachiller en Derecho **JAIME ROBERTO NOA MELO**, para que ejerzan las funciones precisadas en la presente resolución.

Asesor Metodólogo : DR. GODOFREDO JORGE CALLA COLANA
Asesor Temático : MAG. ALYARO FRANCISCO TEJADA SIALER

Regístrese, comuníquese y archívese.


Facultad de Derecho y Ciencia Política

DR. JESUS MANUEL GALARRAGA CARRILLA
DECANO (a)

LWT/cmj

INFORME N° 025-G.J.C.C-T-2020

AL : **Dr. Jesús Manuel Galarza Orrilla**
Decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Política

DE : **Dr. Godofredo Jorge Calla Colana**
Docente Asesor
Código N° 054077

REFERENCIA: Resolución Decanal N° 0385 – 2020 – FDYCP-UAP

ASUNTO : Asesoría metodológica: Tesis

BACHILLER: NOA MELO, JAIME ROBERTO

Título: “OBLIGATORIEDAD DEL TACÓGRAFO, EN EL RECONOCIMIENTO DE LA CALIDAD DE MEDIO DE PRUEBA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, LIMA 2019”

FECHA : 19 de marzo de 2020

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, con relación a la referencia, a fin de hacer de vuestro conocimiento el presente informe, la evaluación de los aspectos de forma y fondo:

1. DE LOS ASPECTOS DE FORMA

Se ha considerado la **Resolución Vicerrectoral N° 2342-2013-VIPG-UAP**, que regula la estructura del proyecto de Tesis, la estructura de la Tesis, y que hace referencia a las **normas del APA**.

2. DE LOS ASPECTOS DE FONDO

TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Con relación al título *OBLIGATORIEDAD DEL TACÓGRAFO, EN EL RECONOCIMIENTO DE LA CALIDAD DE MEDIO DE PRUEBA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, LIMA 2019*, este reúne los requisitos fundamentales establecidos, de acuerdo a las exigencias de la universidad al tener las dos variables medibles por tener un enfoque cuantitativo.

DEL CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

– **Descripción de la realidad problemática**

El bachiller NOA MELO, JAIME ROBERTO en relación a este aspecto lo describe en forma objetiva y coherente siendo una problemática que se viene sucediendo con los accidentes de tránsito en nuestro país y muy en particular en Lima, Metropolitana donde a diario se ve este

fenómeno, se ha planteado desde una manera específica y va señalando los hechos. Se analiza desde el aspecto internacional hasta el aspecto nacional y por último local, se investiga los acontecimientos que están en el entorno social y jurídico del fenómeno, reconociendo los datos que arroja esta investigación. Es a raíz de la problemática de la obligatoriedad del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito, que se hace este estudio.

Justificación e importancia de la investigación

La investigación cuantitativa analizó las características fundamentales y describió la naturaleza de la obligatoriedad del tacógrafo, en el marco del reconocimiento de la calidad como medio de prueba en accidentes de tránsito. La información recogida a partir de las dos recogidos por las encuestas con preguntas cerradas, de las dos variables, se concluye que dichos datos son fehacientes y útiles. De la misma manera su aporte en cuanto se refiere a los cuestionarios con preguntas cerradas es importante ya que es la aplicación de la teoría científica al problema planteado.

EL CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

– **Antecedente de la investigación**

Si están consignados los antecedentes nacionales e internacionales y son básicamente tesis que están reforzando y legitimando las conclusiones arribadas, después de la discusión desarrollada.

– **Bases teóricas**

Las bases teóricas de esta investigación al cual se le ha denominado, obligatoriedad del tacógrafo, se desarrollaron sobre las teorías del reconocimiento de la calidad del medio de la prueba en accidentes de tránsito, ya que hay bastantes estudios al respecto.

– **Bases Legales**

- Constitución Política del Perú
- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Ley N° 27181
- Reglamento Nacional de Administración de Transporte; Reglamento de Jerarquización Vial; Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

- Reglamento Nacional de Transito, D. S. N° 033-2001-MTC
- Reglamento Nacional de Vehículos, D. S. N° 058-2003-MTC
- Reglamento Nacional de Administración de Transporte; D. S. N° 017-2009-MTC
- Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, D. S. N° 024-2002-MTC
- Código civil
- Código Procesal civil
- Código Penal
- Código Procesal Penal

Definición de Términos Básicos

Se consignan los términos de investigación más importantes de dicho trabajo de acuerdo al problema sobre la obligatoriedad del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito.

DEL CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

– Discusión de resultados

En cuanto se refiere a los resultados y a la aplicación de los instrumentos en forma de encuesta están consignadas en cuadros y figuras con su respectivo comentario, muy bien ordenadas que ordenan el aporte de la aplicación de los cuestionarios con preguntas cerradas y del programa spss 24.

– Conclusiones

Esta investigación consigna conclusiones que guardan relación lógica con el problema, el objetivo y las hipótesis planteada, siendo muy importante las conclusiones a las que se ha llegado.

– Recomendaciones

Las recomendaciones consignadas tienen asidero con la realidad sobre la obligatoriedad del tacógrafo, en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito.

Fuentes de información

Hay un orden en las fuentes bibliográficas y cumple con la técnica APA.

CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, habiéndose cumplido con las sesiones de asesoramiento correspondiente en el **aspecto metodológico** considero que el bachiller NOA MELO, JAIME ROBERTO ha realizado la tesis conforme las exigencias establecidas por la Facultad para su preparación y elaboración; el mismo que está concluido y listo para ser sustentado.

Atentamente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Godofredo Calla", with a stylized flourish extending from the end.

Godofredo Jorge Calla Colana

Asesor Metodológico

INFORME N° 0015 -.A.F.T.S. -2020

AL : **Dr. Jesús Manuel Galarza Orilla**
Decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Política

DE : **MG. Álvaro Francisco Tejada Sialer**
Docente Asesor temático
Código N° 054771

REFERENCIA: Resolución Decanal N° 0385-2020 - FDYCP-UAP
ASUNTO : Asesoría temática: Tesis

BACHILLER : NOA MELO, Jaime Roberto

Título: “OBLIGATORIEDAD DEL TACÓGRAFO EN EL RECONOCIMIENTO DE LA CALIDAD DE MEDIO DE PRUEBA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO. LIMA 2019”

FECHA : 24 de marzo de 2020

Tengo el agrado de dirigirme a su digna persona, con relación a lo dicho líneas arriba, a fin de hacer de vuestro conocimiento el presente informe, la evaluación de los aspectos de forma y fondo:

1. DE LOS ASPECTOS DE FORMA

Se ha considerado la **Resolución Vicerrectoral N° 2342-2013-VIPG-UAP**, que regula la estructura del proyecto de Tesis, la estructura de la Tesis, y que hace referencia a las **normas del APA**.

2. DE LOS ASPECTOS DE FONDO

TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Con relación al título del tema de investigación: **“OBLIGATORIEDAD DEL TACÓGRAFO EN EL RECONOCIMIENTO DE LA CALIDAD DE MEDIO DE PRUEBA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO. LIMA 2019”** consideramos que este título reúne los requisitos fundamentales establecidos, de acuerdo a las exigencias de la UAP por lo cual debe quedar expedito para la sustentación.

DEL CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

– Descripción de la realidad problemática

El alumno bachiller NOA MELO, Jaime Roberto, analizó en forma concreta la realidad del problema que se ha investigado, haciendo una rigurosa metodología para señalar los acontecimientos que se desarrollan en el fenómeno de la obligatoriedad del tacógrafo en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito. Lima.

– Justificación e importancia de la investigación

La investigación hizo un análisis sobre la obligatoriedad del tacógrafo en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito en la ciudad de Lima, la información recogida fue fehaciente, presenta a detalle el fenómeno planteado como investigación de alto nivel académico, porque ello es esencial para el desarrollo de cualquier sociedad que rechaza la informalidad y los accidentes de tránsito que muy bien pudieron de evitarse.

EL CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

– Antecedente de la Investigación

Si están consignadas las investigaciones nacionales e internacionales de acuerdo a la obligatoriedad del tacógrafo en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito en la ciudad de Lima

- Bases teóricas

Las bases teóricas de esta investigación se desarrollaron sobre la importancia de analizar la obligatoriedad del tacógrafo en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito en la ciudad de Lima

– Bases legales

Están consignadas todas las normas que tienen relación con la obligatoriedad del tacógrafo en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito en la ciudad de Lima.

- Definición de términos básicos

Se consignan los términos de investigación más importantes en el desarrollo de la investigación.

DEL CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

– Discusión de resultados

En cuanto se refiere a los resultados están desarrolladas en cuadros o tablas, de acuerdo a la problemática planteada y a su enfoque desarrollado.

– Conclusiones

Esta investigación consigna conclusiones que guardan relación lógica con el problema y el objetivo planteado, siendo importante las conclusiones a las que se ha llegado.

– Recomendaciones

Las recomendaciones consignadas tienen asidero con la realidad concreta de la obligatoriedad del tacógrafo en el reconocimiento de la calidad de medio de prueba en accidentes de tránsito en la ciudad de Lima y guarda relación lógica con las conclusiones.

– Fuentes de información

Hay un orden en las fuentes bibliográficas y cumple con la técnica APA.

CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, habiéndose cumplido con las sesiones de asesoramiento correspondiente en el **aspecto temático** considero que el bachiller NOA MELO, Jaime Roberto, ha realizado **la tesis** conforme las exigencias establecidas por la Facultad para su preparación y elaboración; el mismo que está concluido y listo para ser sustentado.

Atentamente,



Mg. Álvaro Francisco Tejada Sialer

Asesor temático

DNI 41610973

