



ESCUELA DE POSGRADO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Infracciones de tránsito y responsabilidad
administrativa de los conductores infractores en
Huancayo 2017**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Gestión Pública**

AUTOR:

Br. Tuppia Gonzales José Lizandro

ASESOR:

Mg. Villaverde Montoya Oscar Francisco

SECCIÓN:

Gestión Pública

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

PERÚ- 2018

PAGINA DEL JURADO

Dr. Efraín Teódulo Vera Samaniego
Presidente

Dr. Daniel Roque Felen Hinostroza
Secretario

Mg. Oscar Francisco Villaverde Montoya
Vocal

DEDICATORIA:

A mi esposa Dra. Miryam Maritza Soriano Camargo, por ser quien me impulsa a seguir superándome en todo aspecto, especialmente el académico.

A mis hijos José Leonardo y José Álvaro, quienes son la inspiración para continuar ascendiendo y a quienes amo mucho.

A mis hermanos José Iván y Juana Isabel quienes me alientan para no desmayar en mis sueños y se preocupan por mi bienestar.

A mis sobrinos que siempre están pendientes de lo que me pasa.

José Lizandro

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Cesar Vallejo y al Dr. Cesar Acuña Peralta, rector fundador de esta casa de estudios, por su apoyo en bien de la educación peruana.

Al Doctor Efrain Vera Samaniego, al Maestro Oscar Francisco Villaverde Montoya, al Mg. Daniel Roque Fellen Hinostroza por su apoyo profesional en la realización de la presente investigación.

Al Servicio de Administración Tributaria de Huancayo, por permitirme desarrollar el presente proyecto de investigación.

A mis compañeros del programa vuelve a casa con quienes compartimos gratas experiencias para lograr culminar y aprobar nuestras tesis.

El Autor.

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Yo, José Lizandro Tuppia Gonzales, identificado con DNI N° 19915909, estudiante del programa de Maestría en Gestión Pública de la escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, con la tesis titulado “Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores infractores en Huancayo, 2017”

Declaro bajo juramento que:

- 1) La tesis es de mi autoría.
- 2) He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
- 3) La tesis no ha sido auto plagiada; es decir no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener un grado académico previo o título profesional.
- 4) Los datos presentados en los resúmenes son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por lo tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), auto plagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se devienen, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad Cesar Vallejo.

Trujillo, Setiembre del 2018



Br. José Lizandro Tuppia Gonzales
DNI 19915909

PRESENTACIÓN

A los Señores Miembros del Jurado de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo – Escuela Huancayo, presento la Tesis titulada: Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de conductores de la ciudad de Huancayo 2017, en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo para optar el grado de Maestro en Gestión Pública.

El presente estudio está estructurado en siete capítulos. En el primero se expone la realidad problemática del tema de investigación, la fundamentación de la variable infracciones de tránsito y de la variable responsabilidad administrativa, la justificación, el planteamiento del problema y sus objetivos. En el segundo capítulo se presenta la variable de estudio y su operacionalización, la metodología utilizada, el tipo de estudio, el diseño de investigación, la población, la muestra, la técnica e instrumento de recolección de datos, el método de análisis utilizado y los aspectos éticos. Seguidamente en el tercer capítulo se expone los resultados descriptivos. El cuarto capítulo está dedicado a la discusión de resultados. En el quinto capítulo se exponen las conclusiones de la investigación. A continuación en el sexto se plantean las recomendaciones y en el séptimo capítulo se enuncian las reseñas bibliográficas. Finalmente se presentan los Anexos que dan consistencia a los enunciados de los capítulos anteriormente expuestos.

El Autor.

ÍNDICE

	Pág.
Carátula	i
Página del jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaración de autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	vii
Índice de tablas	ix
Índice de figuras	x
RESUMEN	xi
ABSTRACT	xii
I. INTRODUCCIÓN	13
1.1. Realidad problemática	13
1.2. Trabajos Previos	17
1.3. Teorías relacionadas al tema	22
1.4. Formulación del problema	30
1.5. Justificación del estudio	30
1.6. Objetivos	33
II. MÉTODO	34
2.1. Diseño de la investigación	34
2.2. Variables, operacionalización	35
2.3. Población y muestra	37
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección datos, validez y confiabilidad	38
2.5. Métodos y análisis de datos	41

2.6. Aspectos éticos	41
III. RESULTADOS	42
3.1. Resultados descriptivos generales	42
IV. DISCUSIÓN	58
V. CONCLUSIONES	64
VI. RECOMENDACIONES	65
VII. REFERENCIAS	66
ANEXO	69
Anexo N°01: Matriz de consistencia	
Anexo N°02: Instrumento	
Anexo N°03: Constancia emitida por la institución que acredita la realización del estudio	
Anexo N°04: Base de datos	

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: Operacionalización de Variables	36
Tabla 2: Fiabilidad del Instrumento mediante SPSS	40
Tabla 3. Coeficiente de Alfa de Cronbach	40
Tabla 4: Infracciones de Tránsito según la Gravedad.	42
Tabla 5: Descuento de puntos del Sistema de Licencia de Conducir	43
Tabla 6: Responsabilidad Administrativa del Conductor Infractor	44
Tabla 7: Impugnaciones a las papeletas de infracción y/o multas impuestas	45
Tabla 8: Sanciones no pecuniarias aplicables a las infracciones cometidas	46
Tabla 9: Responsabilidad del conductor y/o del propietario	47
Tabla 10: Rebaja de la infracción por pronto pago	48
Tabla 11: Genero del infractor	49
Tabla 12: Responsabilidad administrativa según tipo de infracción	51
Tabla 13: Pago de la deuda con rebaja de la multa por pago oportuno	53
Tabla 14: Pago de la multa según la responsabilidad del conductor y/o propietario	55
Tabla 15: Responsabilidad administrativa según la gradualidad de infracción	56
Tabla 16: Responsabilidad según rebaja de multa por pago oportuno	57

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Ficha de Recopilación de Información	39
Figura 2: Infracciones de Tránsito según la Gravedad.	43
Figura 3: Descuento de puntos del Sistema de Licencia de Conducir por puntos	44
Figura 4: Responsabilidad Administrativa del Conductor Infractor	45
Figura 5: Impugnaciones a las papeletas de infracción y/o a las multas impuestas.	46
Figura 6: Sanciones no pecuniarias aplicables a las infracciones impuestas	47
Figura 7: Responsabilidad del conductor y/o del propietario.	48
Figura 8: Rebaja de la infracción por pronto pago	49
Figura 9: Genero del infractor	50
Figura 10: Responsabilidad administrativa según el tipo de infracción	51
Figura 11: Pago de la deuda con rebaja de la multa por pago oportuno	53

RESUMEN

El tránsito vehicular es un problema que todas las sociedades sufren, pues el incremento del parque automotor no va de la mano con el de las inversiones en infraestructura vial, y esto genera que los conductores por diversas circunstancias cometan infracciones de tránsito.

El Estado mediante normas legales, ha tratado de establecer medidas para evitar que se cometan infracciones de tránsito, endurecido las sanciones e imputando responsabilidad penal a los que conduzcan sus vehículos habiendo ingerido licor, o habiendo consumido sustancias tóxicas, pero no ha logrado su objetivo.

La presente investigación es de tipo cuantitativo, retrospectivo y descriptivo tiene como objetivo demostrar que los conductores que han cometido infracciones de tránsito asumen diversos comportamientos respecto al pago de la multa. Para ello se ha obtenido la información de las papeletas de infracción impuestas en la provincia de Huancayo el año 2017, información proporcionada por el Servicio de Administración Tributaria de Huancayo, que tiene la administración de las papeletas de tránsito que se imponen en Huancayo.

Se utilizó una muestra de 378 infractores, para el análisis del comportamiento de los conductores infractores, respecto a las infracciones cometidas, habiendo sido tabuladas y procesadas para lograr los objetivos.

Las conclusiones a las que se arribaron son las siguientes:

1. Las infracciones de tránsito consideradas como muy graves generan multas que no son asumidas responsablemente por los conductores infractores en la Provincia de Huancayo.
2. Las multas que con mayor frecuencia pagan los conductores infractores en la provincia de Huancayo, son aquellas que tienen descuento por pronto pago.

Palabras clave: Infracciones de tránsito, responsabilidad administrativa.

ABSTRACT

The vehicular traffic is a problem that all the existing societies, as well as the impulse of the automotive fleet, the hand of the investments in the road infrastructure, and this is translated in the drivers of the diverse tendencies committed infractions of traffic.

The state through legal regulations, has tried to establish measures to prevent traffic violations, hardening the attributions and the imputation of criminal liability to those who drive vehicles having ingested liquor, or having consumed toxic substances, but has not been his objective.

The present investigation is of a quantitative, retrospective and descriptive type whose objective is to demonstrate that drivers have committed traffic infractions, assume various behaviors regarding the payment of the fine. To this end, the information on the infraction tasks in the province of Huancayo was obtained in 2017, the information of the Huancayo Tax Administration, and the administration of the traffic tickets that are imposed in Huancayo.

It is a sample of 378 offenders, the analysis of the behavior of the infringing drivers, the respect to the infractions committed, the calculation tables and those processed to achieve the objectives.

The conclusions reached are the following:

1. The traffic infractions considered as very serious generate fines that are not taken responsibly by the infringing drivers in the Province of Huancayo.
2. The fines most frequently paid by delinquent drivers in the province of Huancayo are those that have a discount for prompt payment.

Keywords: Traffic infractions, administrative responsibility.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

El tránsito urbano es uno de los problemas más álgidos a nivel mundial, pues genera incomodidades a la población, que van desde la pérdida de tiempo y dinero para desplazarse de un lugar a otro por la congestión vehicular, los accidentes de tránsito con pérdidas materiales y humanas, hasta la contaminación ambiental por efecto de los gases que producen los motores y por la fabricación de los combustibles que son necesarios para el funcionamiento de los vehículos.

A nivel mundial circulan una serie de tipos de vehículos, pero a nivel urbano los que usualmente transitan son los automóviles, las camionetas y los buses, siendo la circulación de los primeros los que causan la congestión debido a que éstos transportan menos pasajeros que los otros vehículos motorizados, agravándose con la globalización que ha permitido que en los países en vías de desarrollo se incremente de manera desmesurada el parque automotor, pues el bajo costo a comparación del costo de los otros vehículos, hace que más personas tengan acceso a los mismos, que son utilizados para uso personal o para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en modalidades de taxi o colectivos.

Kogan (2016) especialista del mundo de los automóviles refiere que hay 1,1 mil millones de automóviles en la tierra, y que el año 2013, China había

producido 16,6 millones de unidades triplicando la producción de Estados Unidos y Japón había producido 7,8 millones de unidades, constituyéndose estos tres países en los mayores productores de vehículos automotores.

Asimismo el autor menciona que la infraestructura urbana a nivel mundial, a este ritmo colapsará debido a que no podrá albergar a tanto vehículo, por ello la firma IHS Automotive, ha pronosticado que en el mundo se podría reducir el número de vehículos a nivel mundial en el año 2035 a 250 millones.

Carmudi (2015), ha publicado una información de los países que cuentan con más vehículos en sus calles, mencionando que Estados Unidos es el país que tiene mayor cantidad de vehículos con 309´500,000, teniendo una cantidad de 965 vehículos por cada mil personas, en segundo lugar se encuentra; China con 146´000,000 de autos, teniendo 113 vehículos por cada mil personas; India ocupa el tercer lugar con 120´000,000 de automóviles con 18 autos por cada mil personas debido al gran número de habitantes que tiene este país; el cuarto lugar es para Japón con 78´900,000 automóviles, con 588 de estos vehículos por cada mil habitantes, dejando a Rusia en el quinto lugar con 26´700,000 automóviles teniendo 317 vehículos por cada mil personas. La misma información refiere que México cuenta 13´800,000 vehículos, Turquía con 16,400,000 y Brasil con 25,550,000 coches.

El Centro de Prensa de La Organización Mundial de Salud (2018) ha publicado que:

- Cada año, los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,25 millones de personas en todo el mundo.
- Cada año se pierden aproximadamente 1,25 millones de vidas a consecuencia de los accidentes de tránsito. Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y a su vez una proporción de estos padecen alguna forma de discapacidad.

América Latina, según el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 publicado por la OMS, con datos de 2007 a 2011, el número de

automóviles por cada 1,000 habitantes es el siguiente: Argentina con 315, México con 278, Uruguay con 217, Brasil con 210, Chile con 197, Costa Rica con 188, Venezuela con 147, Panamá con 137, República Dominicana con 132, El Salvador con 102, Honduras con 95, Bolivia con 87, Ecuador con 71, Colombia con 70.5, Guatemala con 70, Perú con 67, Nicaragua con 54, Paraguay con 53.5.

Debemos mencionar que en nuestro País la Policía Nacional del Perú, asignada al control de tránsito es la autoridad que denuncia las infracciones de tránsito ante la Autoridad Administrativa cuyas competencias han sido establecidas tanto en la Ley General de Transporte Terrestre como en el Reglamento Nacional de Tránsito, y en el caso del tránsito urbano son las Municipalidades Provinciales las entidades encargadas de sancionar estas infracciones.

Arana (2010), presidente de la Sociedad de Urbanistas del Perú, concluye que en Lima y Callao: ocurren 2,700 accidentes de tránsito al año, se pierde 720 horas al año por persona, mueren 628 personas al año, se pierde 1,000 millones de dólares al año por la congestión vehicular, y se cometen 440,000 infracciones al año.

La Dirección de Información de Gestión del Perú, en un reporte estadístico, ha señalado que en el Perú entre el año 2000 al mes de Mayo de 2016, se han registrado aproximadamente 700,000 accidentes principalmente por negligencia e imprudencia de los conductores. Se hace referencia a que el sector transporte se encuentra convertido en refugio de los desempleados, pues este sector acoge a quienes simplemente puedan obtener una licencia de conducir sin importar la vocación ni la calificación para asumir tanta responsabilidad, pues debemos entender que el transportista, especialmente el que transporta pasajeros, debe ser un conductor con mayor responsabilidad que en otras actividades, excepto el sector salud, ya que ellos transportan vidas humanas y cualquier negligencia o impericia puede ocasionar pérdidas de vida.

La ciudad de Huancayo, no es la excepción a estos problemas pues en lo que va del año 2017 se han impuesto 27,207 papeletas de infracción de

tránsito, siendo de todas ellas 2,603 muy graves, 12,412 graves y 12,192 leves de todas ellas 345 han sido anuladas, 2,400 han asumido su responsabilidad administrativa realizando el pago de la totalidad de la deuda, 12 papeletas de infracción de tránsito han sido redimidas por haber sido impuesta a los infractores por primera vez, y haber seguido una jornada de capacitación extraordinaria realizada por el Consejo de Seguridad Vial, quedado pendiente 6,284 papeletas de infracción, las mismas que son materia de este estudio.

Delimitación de la Investigación

La investigación se realiza en la Ciudad de Huancayo, específicamente en la Provincia de Huancayo, en la Región Junín, año 2017, debido a que la autoridad administrativa en materia de tránsito encargada de la administración de las papeletas son las municipalidades provinciales y en el caso de Huancayo, esta facultad ha sido delegada al Servicio de Administración Tributaria de Huancayo.

Delimitación conceptual:

- 1. Infracción al Reglamento Nacional de Tránsito:** Es toda acción realizada por los conductores de vehículos motorizados que contravienen el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.
- 2. Responsabilidad administrativa:** La responsabilidad se puede definir desde varios puntos de vista, pero de manera general podemos manifestar que es una virtud o valor de las personas para poder asumir una obligación que le corresponde, derivada de ciertos hechos, sean naturales o jurídicos, que lo involucran como la persona que debe responder por esa obligación. Esta obligación se puede derivar de la comisión de una infracción, de un delito, de un negocio, de un hecho, de un acto natural u omisión, de un acto jurídico, pudiendo ser realizado o causado voluntariamente o de manera involuntaria, consciente o inconsciente.

Para efecto de la presente investigación consideraremos como responsabilidad administrativa el valor que tienen los conductores para poder asumir la obligación de realizar el pago de una sanción derivada de una infracción al tránsito así como asumir las sanciones no pecuniarias derivadas de las mismas.

1.2. Trabajos Previos

Se ha realizado una búsqueda exhaustiva de investigaciones similares, habiendo obtenido ciertos trabajos de investigación que si bien no son directamente referidos a la responsabilidad administrativa, tiene una gran relación con lo que se pretende investigar, pues estos trabajos se centran mayormente en los accidentes de tránsito, siendo uno de los principales resultados que estos ocurren por las transgresiones al Reglamento Nacional de Tránsito por parte de los conductores de vehículos motorizados, así hemos podido analizar los siguientes trabajos de investigación:

Antecedentes Internacionales

Altamirano (2012), señala que la máxima Ley en transporte, tránsito y seguridad social en Guatemala, obliga a todos los involucrados con el tránsito, a pensar que el juez que impone las sanciones por contravenciones a su normativa, será muy severa para evitar que estas infracciones generen los accidentes de tránsito; que la detección de la infracción por no respetar el límite de velocidad puede ser detectado con la utilización de instrumentos tecnológicos, pero que por el incremento del parque automotor no es utilizado, y que son muy pocos los operativos que se realizan para detectar este tipo de infracciones. Para nuestra investigación es tomada esta referencia, en el sentido de que si existiesen más efectivos de tránsito, existirían mayor número de papeletas de infracción impuestas.

Vásquez (2012) concluye en su investigación que hay marcada preocupación en toda la población de la ciudad de Ibarra generada por la conducta de algunos conductores y peatones, que no guarda compostura a la hora de transitar por las vías del país y que no siguen las normas

establecidas en la Ley y Reglamento de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, y que la principal causa de la comisión de contravenciones de tránsito en la ciudad de Ibarra es la falta de cultura de circulación. Estas conclusiones son válidas para nuestro estudio ya que en nuestro medio tampoco existe una cultura de circulación, pues los conductores hacen paraderos donde les da la gana, muchos peatones transitan por las aceras y no por la veredas existentes en las vías públicas, los conductores cruzan las intersecciones cuando la luz del semáforo se encuentra en ámbar y no en verde, las motocicletas circulan toreando a los vehículos automotores en circulación.

Orozco y Achinte (2014) plantean que la puntualidad es una necesidad nueva que conlleva a que las personas se trasladen de un lugar a otro utilizando los medios adecuados encontrándose dentro de estos los vehículos automotores, por lo que se debe tener mucho cuidado al conducir uno de estos vehículos, ya que estos son bienes denominados riesgosos, por tanto, la actividad de conducción de vehículos automotores es una actividad peligrosa. Planteamiento que asumimos en nuestra investigación puesto que las normas legales de nuestro país así también lo establecen.

Castro (2014) señala que los conductores profesionales y no profesionales de la ciudad de Loja – Ecuador, están acostumbrados a conducir vehículos automotores sin tener conocimiento sobre su Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo cual, se debe hacer un gran esfuerzo para la enseñanza y aprendizaje de dicha Ley Orgánica, por lo que a través de un programa de capacitación, empezando en las escuelas y colegios será posible generar formas de educar y enseñar temas relativos con la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial a fin de que exista menos infracciones y las penas a imponerse. Esta aseveración es aplicable a nuestro medio pues consideramos que educando a las generaciones venideras, podemos en el futuro tener conductores y ciudadanos que respeten las normas de tránsito. En nuestra ciudad hubo un experimento que se dejó de lado, pero que resultó eficaz, ya que a unos niños de un colegio se le enseñó que para cruzar las vías

públicas se debía de hacer por las esquinas o en los cruces peatonales frente a los semáforos, y estos niños, cuando se trasladaban por las vías públicas con sus padres no permitían que se cruce por cualquier lugar sino que tomados de la mano los llevaban al lugar del cruce peatonal, para poder cruzar la vía.

Lerma (2010) menciona que en la actualidad no se respetan los derechos de los conductores, ya que se sanciona de forma muy severas, las cuales lesiona sus derechos constitucionales aplicándoles tres sanciones, la multa, la reducción de puntos a la licencia de conducir sanciones, y en algunos casos el internamiento del vehículo. Esta aseveración no nos parece adecuada, ya que por tratarse la conducción de un vehículo automotor como riesgosa, las sanciones deben ser severas, de lo contrario sería más conveniente para los conductores cometer infracciones de tránsito, para poder llegar en menos tiempo a su destino.

Antecedentes nacionales

Alvarado (2017), concluye que una de las principales causas para incumplir con el pago de las sanciones aplicadas por cometer una infracción, es el hecho que los conductores consideran injustas algunas de sanciones que se les aplica obteniendo resultados casi iguales entre si y no con el porcentaje de 45% cada una.

Delgado (2013), establece que los conductores que tienen más edad, han cursado estudios superiores, y han podido adquirir un vehículo de su propiedad trabajan menos de 12 horas, y tienen más años experiencia tanto como conductores y como taxistas, siendo los que menos infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito cometen, al contrario de los más jóvenes que alquilan vehículos por espacios mayores a 12 horas para trabajar y por tener menos años de experiencia tanto como conductores como taxistas son los que más infracciones la tránsito cometen. Si bien en nuestro estudio no estamos considerando las edades de los infractores, esta conclusión nos aporta para la investigación, que la comisión de las infracciones son por conductores de cualquier edad, pero en menor proporción los mayores de edad. El mismo autor establece los

grupos de conductores trasgresores de la normas de tránsito, atribuyendo a los conductores de combis las infracciones “por recoger y dejar a sus pasajeros en paraderos no establecidos”, “rebasar los límites de velocidad permitidos” “rebalsar a otros vehículos cambiando de carril y cerrando a los demás vehículos”, encontrándose la segunda incluida en la infracción de tránsito M.20 del Reglamento Nacional de Tránsito “No respetar los límites máximo o mínimo de velocidad establecidos” y la última considerada como infracción G.1 “Adelantar o sobrepasar en forma indebida a otro vehículo” la que si se encuentran dentro de nuestro análisis por estar consignadas en el Reglamento Nacional de Tránsito. Esto nos aporta para la investigación la conclusión que los conductores de servicio público son los que más cometen infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito.

Páucar (2013), tiene conclusiones que se orientan a nuestro estudio y estas son: Los agentes causantes de los accidentes de tránsito, no solo han creado riesgo, sino han incrementado los delitos contra la vida el cuerpo y la salud; los agentes causantes son conscientes del riesgo creado, pero no han sopesado las consecuencias que podría traer este actuar, la normativa nacional que regula el tránsito, establece a varias autoridades administrativas, tales como Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Municipalidades provinciales, Policía Nacional del Perú, e INDECOPI, competencias para ejercer el control de tránsito terrestre, lo cual genera confusión en este control.

Samaniego (2015), señala que los altos índices de los accidentes en la vía pública se genera por fallas graves en el sistema de tránsito, pues según información estadística los accidentes graves, tienen como causa las fallas humanas, tanto por exceso de velocidad, la falta de respeto a las señales de tránsito, la conducción en estado de ebriedad, utilizar teléfonos u otros similares que generen distracción en el conductor mientras conduce el vehículo, actitudes que tienen relación con el trabajo de investigación que nos ocupa puesto que estas actitudes son consideradas como infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito.

Guato (2015), señala que la mayoría de los conductores que han sido sujetos de imposiciones de infracción al tránsito, no saben de la importancia de la educación vial para evitar las transgresiones a la normativa que regula el aspecto de tránsito vehicular, considerando que es necesario capacitaciones en cuanto a normas viales para contribuir a la creación de la responsabilidad ciudadana. Esto apoya en nuestro estudio en el sentido que quienes cometen infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, poco o nada les interesa respetar las normas de tránsito.

Kestler (2007), analiza el artículo 1° de su principal normativa de tránsito, señalando que esta vulneraría el derecho de defensa que se establece en las constituciones políticas, de diversos países, siendo el fundamento de esta aseveración que a la administración pública le interesa más obtener recursos económicos que preservar el respeto a las normas de tránsito, y por la falta de educación vial. En este aspecto, no la consideramos acertada para nuestra realidad, debido a que en nuestro país quienes imponen las papeletas de infracción son los efectivos de la Policía Nacional del Perú y quienes recudan las multas por estas infracciones son las municipalidades, entidades totalmente diferentes pues la función de una de estas es la de ordenar el tránsito y hacer respetar las normas que la regulan y de la otra la recaudación de las mismas.

Suárez (2013) señala que en el procedimiento sancionador de tráfico, lo primero que cabe decir es que los principios inspiradores del orden penal (legalidad, tipicidad, proporcionalidad, non bis in idem o presunción de inocencia, entre otros), son de aplicación, con ciertos matices, al derecho administrativo sancionador de tráfico. Y a diferencia de otras ramas del ordenamiento administrativo sancionador, en el ámbito administrativo sancionador vial, concretamente en lo que hace referencia a la aplicación del principio non bis in idem, la especialidad radica en que la suspensión del procedimiento administrativo sancionador únicamente se acordará cuando el mismo se encuentre pendiente de dictar resolución. Este principio se encuentra también establecido en el Texto Único Ordenando de la ley 27444 de Procedimiento Administrativo General, aprobado

mediante D.S. N° 006-2017-JUS de nuestro país, pero la interpretación que se ha constituido como jurisprudencia es que no se considera como doble imposición de una sanción y una pena por un mismo hecho, si cada una de estas han sido impuestas o sancionadas por diferentes autoridades.

1.3. Teorías relacionadas al tema

Responsabilidad

La responsabilidad se puede definir desde varios puntos de vista, pero de manera general podemos manifestar que es una virtud o valor de las personas para poder asumir una obligación que le corresponde, derivada de ciertos hechos, sean naturales o jurídicos, que lo involucran como la persona que debe responder por esa obligación. Esta obligación se puede derivar de la comisión de una infracción, de un delito, de un negocio, de un hecho, de un acto natural u omisión, de un acto jurídico, pudiendo ser realizado o causado voluntariamente o de manera involuntaria, consciente o inconsciente.

Paucar (2013), se expone sobre el origen de la responsabilidad mencionado que desde la época romana tuvo una significativa evolución desde la venganza privada, la pena privada de las composiciones hasta la época de Justiniano, en que se distingue entre las acciones puramente penales y las acciones reparatorias por daños y perjuicios, manifiesta que toda responsabilidad lleva implícita la obligación, conceptualizada por el derecho privado como el vínculo jurídico por el cual una o varias personas determinadas están obligadas a dar, hacer o no hacer algo respecto de otra u otras personas, en virtud de un contrato, cuasicontrato, hechos ilícitos o la ley en esquemas más restringidos. Transcribe este autor a **ABELIUK** quien refería que:

“En Roma se enumeraban los casos en que los delitos y cuasidelitos producían obligación de indemnizar; por así decirlo, eran casos de responsabilidad extracontractual nominados. Los canonistas propugnaron la idea de que habiendo culpa, y siempre que concurren los demás requisitos legales, la víctima debe ser

indemnizada ello amplió el campo de la reparación extracontractual, cuya expansión no ha cesado.”

Manifiesta además que el derecho romano no contenía el concepto ni un principio general de la responsabilidad.

Por tanto tal como lo refiere el autor los conceptos de responsabilidad y de obligación están estrechamente vinculados desde el derecho romano hasta la actualidad, de allí que la responsabilidad lleva aparejada la reparación de un daño manifestando de manera complementaria, “la responsabilidad puede ser entendida en distintos sentidos, pero *strictu senso*, es responsable aquel que, por no haber cumplido, se le reclama indemnización para reparar el daño jurídicamente atribuible, causado por el incumplimiento.”

Manifiesta este autor que “Frente a la responsabilidad, el Derecho contempla un sistema de sanciones que son resarcitorias y retributivas represivas. Si bien es cierto este sistema está contemplado tanto en el Derecho Civil como en el Penal, en el primero prevalecen las resarcitorias y, en el segundo las retributivas represivas. Así, la responsabilidad civil genera la obligación de una reparación civil en forma de indemnización, la cual consiste en una prestación que se impone al responsable de un daño injusto, cuyo monto se establece mediante una estimación de la cuantía del daño que constituye su tope.” Pero esta aseveración no contempla la responsabilidad administrativa, la misma que se relaciona con el incumplimiento de normas de carácter administrativo, y que según estas normas este incumplimiento debe ser sancionado con sanciones pecuniarias o conocidas con multas, con otras medidas no pecuniarias tales como medidas preventivas. Podemos encontrar otros tipos de responsabilidades tales como la responsabilidad social, que es un concepto de los últimos tiempos y en los que se propone que las actividades económicas, producen un daño al medio ambiente, medio ambiente cuyo goce es derecho de todos los ciudadanos, es decir de la sociedad, por tanto, el daño al medio ambiente es un daño a la sociedad, debiendo el

causante del daño responder ante la sociedad por la reparación de este daño. Tampoco se considera la responsabilidad política.

Es necesario referir que un mismo hecho puede generar los tres primeros tipos de responsabilidades, pues si la conducta infractora se encuentra tipificada en el código penal como delito, entonces, la responsabilidad penal se constituye, y si esta infracción también está considerada como infracción a normas administrativas, se configura la responsabilidad administrativa, y si la misma acción ha generado daño económico a un tercero, se puede también configurar como responsabilidad civil para que repare el daño causado.

Abraham (2015) considera que la probabilidad de que el término “responsabilidad” es uno de los más usados por las personas, trata de buscar un concepto jurídico de responsabilidad que abarque todas las ramas del derecho, ya que este término tiene muchos usos y significados en distintos escenarios de la vida, llegando a concluir en lo siguiente:

“Hasta aquí mi intento de reconstruir el concepto jurídico de responsabilidad.(...) no puede decirse que esta búsqueda haya sido baldía, ya que dentro de esta multiplicidad de significados, y pese a la vaguedad de alguno de sus aspectos diferenciadores, parece que se ha logrado vislumbrar, entre todos los sentidos jurídicos de responsabilidad, cuál podría ser el significado principal del concepto jurídico de responsabilidad; qué sentido de responsabilidad parece ser el más acorde con los orígenes y usos más habituales del término «responsabilidad». “En este sentido, cabría definir el concepto jurídico de responsabilidad como un enunciado mediante el que se expresa un juicio de valor negativo (un reproche jurídico) sobre una conducta de un sujeto que ha infringido una norma de un ordenamiento dado. Esta reprobación se pone de manifiesto mediante la consecuencia jurídica que se enlaza a la imputación de la responsabilidad. Consecuencia que siempre conlleva la obligación de reparar el daño.”

De esta investigación queda claramente establecido que no existe un concepto jurídico de responsabilidad, por ello cada teoría respecto a la responsabilidad se orienta al propio campo en el que se analice dicha responsabilidad, y siendo nuestro campo de estudio la responsabilidad respecto a las papeletas de infracción de tránsito, nuestro ámbito es el administrativo, ya que la infracción de los conductores, materia de nuestro estudio, es contra normas de carácter administrativo, específicamente el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por el D.S. N° 016-2009-MTC.

En cuanto a la responsabilidad administrativa, Gómez (2012) refiere que: “La Responsabilidad Administrativa es una responsabilidad perjudiciosa que se genera como consecuencia de una serie de sucesos o hechos que por acción u omisión realizan los servidores y funcionarios públicos en el desarrollo de sus actividades ya sea a título de dolo o culpa, cuya conducta se encuentra considerada como antijurídica dentro de la Ley de Bases de la Carrera Administrativa en específico y en la Ley del Procedimiento Administrativo General, de modo abstracto, dentro de la actuación del aparato administrativo exigible en sí misma, y la exigible frente a los administrados” siendo esta definición desde el punto de vista de las responsabilidades del funcionario público, es decir de la autoridad administrativa, el mismo que no sirve para intentar definir la responsabilidad de los administrados con los siguientes términos: La responsabilidad administrativa de los administrados, es aquella que se genera como consecuencia de una serie de sucesos o hechos que por acción u omisión realizan los administrados en el desarrollo de sus actividades ya sea a título de dolo o culpa, cuya conducta se encuentra considerada como antijurídica en las normas de carácter administrativo.

Con esta definición podemos analizar las teorías de la responsabilidad objetiva y subjetiva en el campo administrativo y referido a los administrados.

La teoría de la responsabilidad subjetiva

Tal como lo menciona Gómez (2012), requiere de la existencia de dolo o culpa de la persona, es decir que la infracción que genera la

responsabilidad haya sido intencional (dolo) es decir que el agente, en nuestro caso, el administrado, actúa a conciencia del resultado a obtenerse, de un determinado hecho violatorio la regulación normativa o la omisión de una acción a la que está obligado, o porque de manera negligente, la acción u omisión de un acto ha generado un determinado resultado, por tanto si nos encontramos dentro de esta teoría, el que haya cometido la infracción con dolo o culpa es quien se hace responsable de resarcir el daño. Para nuestro caso, es quien sufre las consecuencias de las sanciones que está previamente establecidas en la normativa de carácter administrativo, por tanto, las multas y las sanciones preventivas, que se aplican por infracciones al reglamento de tránsito debiesen ser asumidas solo si el agente (administrado conductor) actuó con intención (dolo) o con culpa (negligencia), debiendo en primer lugar establecer si la actuación tiene a cualquiera de estos dos elementos insertados en el acto.

Saenz (1998) sobre la responsabilidad subjetiva señala que: "...Si la responsabilidad civil subjetiva, aunque de forma muy tenue, manifiesta un reproche, habrá de exigírsele la culpabilidad, como consecuencia de la agencia moral del individuo, presupuesto éste absolutamente necesario para la imputación de la responsabilidad."

Teoría de la responsabilidad objetiva

Esta teoría sostiene que cuando se cometa un acto u omisión violatoria de una norma de carácter administrativa, no interesa si en este existió dolo o culpa, es decir si el agente causante de la infracción a la normativa, tuvo intenciones de que suceda un resultado requerido, o si se vulneró la norma por negligencia del agente, lo que propugna esta teoría es que basta que se infrinja la norma, el agente que infringió la norma es el responsable de asumir las consecuencias, en otros términos el responsable de realizar el pago de la multa como sanción pecuniaria y las otras medidas preventivas o complementarias que la administración imponga por efecto de esa vulneración de la norma.

Nuestra norma máxima en materia de tránsito y transportes, Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en el artículo 271° señala que la persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo reglas de tránsito, "... , será responsable de los perjuicios que de ello provenga, es decir en este caso se establece la responsabilidad subjetiva, ya que primero debemos de detectar que la conducción del vehículo afecte la seguridad de los demás. El Artículo 24 de la misma norma establece que: "El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito y transporte vinculada a su propia conducta durante la circulación". En este concepto también tenemos una teoría de responsabilidad subjetiva ya que se refiere a la propia conducta del conductor, es decir si fue negligente o actuó con dolo.

El Artículo 29 de la misma norma legal establece: "La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva..." pero debemos poner en claro que literalmente se menciona a la responsabilidad civil y no a la responsabilidad administrativa, esto quiere decir que, en el caso de accidentes de tránsito, la reparación del daño, lo asume el conductor del vehículo, tenga o no culpa, o haya tenido o no la intención de los resultados.

Por su parte el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC señala en el artículo 289° "El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta durante la circulación." complementariamente el mismo artículo "Cuando no se llegue a identificar al conductor infractor, se presume la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, salvo que acredite de manera indubitable que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable." Y en cuanto al

servicio de transporte este mismo artículo refiere: “En el servicio de transporte, se considerará al conductor como el tenedor del vehículo. En este caso, corresponde al propietario o legítimo poseedor del vehículo probar indubitadamente quién era el responsable de la conducción del mismo, al momento de cometerse la infracción, para que no le sea aplicado el supuesto previsto en el párrafo anterior.”, de este artículo podemos mencionar que la responsabilidad en el caso de infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito existe una mistificación de responsabilidades, ya que para el infractor conductor, la responsabilidad es subjetiva, y para el propietario del vehículo en el que se cometió la infracción, la responsabilidad es objetiva. En cuanto al peatón la responsabilidad se entiende como subjetiva.

Vargas (2016) refiriéndose al principio de culpabilidad en el derecho sancionador, que se debe haber actuado con dolo o culpa para que su conducta pueda ser sancionada, es decir que se sancionará al actor siempre que haya querido el resultado, o que este haya ocurrido pudiéndose haber evitado el resultado.

Por lo antes expuesto y entendiendo que de alguna manera sea el conductor o el propietario quien tiene que asumir la responsabilidad, para efectos de la presente investigación asumiremos la posición de la teoría de la responsabilidad objetiva en las papeletas de infracción de tránsito, trátase del conductor o propietario del vehículo en el que se cometa la infracción al Reglamento Nacional de Tránsito.

Infracción de tránsito

Consideramos que infracción es toda contravención o vulneración a una disposición legal que regula el tránsito.

(Definición ABC) Una infracción es una transgresión, un incumplimiento o el quebrantamiento de una norma, una convención o un pacto preestablecido, por tanto infracción de tráfico o de tránsito implica el incumplimiento de la normativa vigente en cuanto a circulación de automóviles y que tiene como resultado una sanción administrativa, aunque, en aquellos casos en los que se haya incurrido en una falta grave, la sanción que se aplica puede

corresponder al orden penal, incluso determinando la detención y prisión del automovilista que haya protagonizado el incidente de tránsito.

.(Cabanelas, 2003) considera infracción como la transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado y señala que tránsito es: “El conjunto de disposiciones legales, que dictadas por autoridad competente, proviene, ordena, reglamenta y castiga, las faltas que se cometen en la conducción de vehículos” (Cabanelas, 2006) ,

El Reglamento Nacional de Tránsito establece en el artículo 88 define a las infracciones de tránsito como la acción u omisión que contravenga las disposiciones contenidas en el Reglamento Nacional de Tránsito, debidamente tipificados en los cuadros de tipificación, sanciones y medidas preventivas aplicado a a las infracciones de tránsito terrestre. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2003)

En materia de tránsito en nuestro país se ha establecido una gradualidad en cuanto a la aplicación de las sanciones, siendo calificadas como leves, graves y muy graves, y dependiendo de esta gradualidad se han establecidos sanciones pecuniarias y no pecuniarias, las pecuniarias se plasman en multas, que van desde el 4% de la Unidad Impositiva Tributaria, hasta 1 Unidad Impositiva Tributaria. Las sanciones no pecuniarias ya aplicables como medidas preventivas son, la inhabilitación del conductor para conducir vehículos motorizados de por vida, suspensión de la licencia de conducir, internamiento del vehículo a un depósito municipal y la retención o remoción del vehículo.

Las infracciones leves son sancionadas con multa equivalente al 4% de la Unidad Impositiva Tributaria, y si el pago se realiza dentro de los 5 días hábiles siguientes, solamente pagan el 17% del importe de la multa. En el caso de las infracciones graves, la multa es equivalente a 8% de la Unidad Impositiva Tributaria y también tiene el mismo descuento que las infracciones leves. En el caso de las infracciones graves las multas van desde 12%, 24%, 50% y 100% y ninguna de ellas tiene descuento.

1.4. Formulación del problema

El problema central de nuestra investigación es investigar si los conductores infractores al Reglamento Nacional de Tránsito asumen su responsabilidad de pago de las multas, teniendo en cuenta la gradualidad de la gravedad de las mismas, ya que de las papeletas impuestas el año 2017, existen 6,284 infractores no han asumido el pago de las multas derivadas de las papeletas de infracción.

Problema General

¿Las infracciones de tránsito generan multas que según su gravedad son asumidas de manera responsable por los conductores infractores de la Provincia de Huancayo?

Problema Secundario

¿Las infracciones cuyas multas tiene descuento por pronto pago son asumidas de manera responsable por los conductores infractores en la Ciudad de Huancayo?

1.5. Justificación del estudio

Justificación

La presente investigación se justifica a plenitud, por cuanto la autoridad administrativa competente sobre las infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, dentro del ámbito urbano -siendo en este caso por mandato de la Ley General del Tránsito y Transporte Terrestre así como el mismo Reglamento Nacional de Tránsito (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2003), la Municipalidad Provincial de Huancayo, Entidad del Estado que ha delegado estas funciones al Servicio de Administración Tributaria de Huancayo-, puesto que teniendo en claro las causas que originan las infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, podremos advertir que factores motivan el incumplimiento de la responsabilidad administrativa en los infractores, y en consecuencia asumir acciones necesarias para que estos puedan afrontar su responsabilidad.

Esta investigación es trascendente para la sociedad debido a que las infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, afectan a la colectividad, ya que el incumplimiento de las normas de tránsito puede generar accidentes en los que resulten afectados los peatones, y el hecho de que la autoridad no actué sancionando estas infracciones, generará un ambiente de impunidad para estos infractores, en consecuencia tanto la ciudadanía en general, los propietarios de vehículos cuyos conductores son terceras personas, los accionistas o participacionistas de las empresas de transporte urbano de la Ciudad de Huancayo, así como el Servicio de Administración Tributaria de Huancayo serán los beneficiados.

El incumplimiento a las normas establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito, es una realidad que no podemos soslayar en el tiempo pues en Huancayo a diario se cometen un promedio de 269 infracciones diarias, existiendo en este reglamento 118 tipos de infracciones, 3 consideradas muy graves, 71 considerados como infracciones graves y 8 considerados leves, 2 de estas, tipificadas como muy graves, a su vez han sido considerados como delitos, siendo estos la M.01 “conducir con presencia alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobado con el examen respectivo o negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito y la M.02 “por conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a de 0,5 gramos por litro de sangre o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobada con el examen respectivo o por negarse al mismo”.

Las conclusiones de la investigación nos sirven para poder revisar la normativa legal, y poder plantear las modificaciones necesarias, para que se evite que los infractores evadan su responsabilidad administrativa ente la sociedad.

Finalmente diremos que esta investigación contribuye a establecer la relación entre las variables: gradualidad de las infracciones al Reglamento

Nacional de Tránsito y la responsabilidad administrativa de los infractores frente a este Reglamento.

Importancia

La importancia de la presente investigación se centra en que gracias a esta investigación hemos podido establecer si el endurecimiento de las sanciones en el Reglamento Nacional de Tránsito (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2003), logra que los conductores cometan menos infracciones y si quienes las cometieron asumen su responsabilidad administrativa cumpliendo con las sanciones que se les impone, pues de la estadística consultada se tiene que al mes aproximadamente se detectan 73 conductores conduciendo en estado etílico, pues a sabiendas que esta conducta se sanciona administrativamente mediante el pago de multas y la suspensión de la licencia de conducir que puede ser definitiva, también se sanciona en el ámbito jurisdiccional con penas privativas de libertad.

Estos infractores han sido intervenidos y sometidos a dosaje etílico que demuestra su estado de embriaguez, y pese a haber reconocido ante el Ministerio Público que conducía en estado de ebriedad para poder acogerse al principio de oportunidad para que el fiscal archive el caso, generalmente solicitan la nulidad de la papeleta por defectos de forma y evitan pagar las sanciones de carácter pecuniaria.

Las conclusiones de la investigación sirven para poder implementar nuevas formas de persuasión para que estos infractores paguen las multas derivadas de las papeletas de infracción y en todo caso para poder plantear las modificaciones necesarias de la normativa vigente, y de esta manera evitar que los infractores evadan su responsabilidad administrativa ante la sociedad.

Finalmente diremos que esta investigación contribuye a entender porque razón los conductores infractores no pagan las multas derivadas de la infracción cometida.

1.6. Objetivos

Objetivo General

Determinar que infracciones de tránsito consideradas como muy graves generan multas que no son asumidas responsablemente por los conductores infractores en la Provincia de Huancayo

Objetivo específico

Determinar cuáles son las multas que con mayor frecuencia pagan los conductores infractores en la provincia de Huancayo

II. MÉTODO

2.1. Diseño de la investigación

La gestación del diseño del estudio representa el punto donde se conectan las etapas conceptuales del proceso de investigación como el planteamiento del problema, el desarrollo de la perspectiva teórica y las hipótesis con las fases subsecuentes cuyo carácter es más operativo. (Hernández 2014, p.128)

El presente trabajo de investigación es de tipo básico, tomando la referencia de Espinoza (2010, p73) ya que en esta investigación pretendemos observar el comportamiento de las variables de estudio para poder adquirir mayor conocimiento científico.

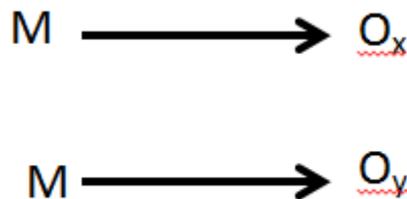
El enfoque de la investigación es cuantitativo, según el tiempo de ocurrencia es de tipo retrospectivo y según el análisis y alcance de sus resultados es descriptivo. (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2014) señalan que la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, lo usa el enfoque cuantitativo con la finalidad de establecer pautas de comportamiento y probar teorías.

(Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2014) (p,91) señala: “Estudios descriptivos: Busca especificar propiedades y características importantes de cualquier fenómeno que se analice. Describe tendencias de un grupo o población. Asimismo señalan: Los diseños transeccionales descriptivos

tienen como objetivo indagar la incidencia de las modalidades o niveles de una o más variables en una población. El procedimiento consiste en ubicar en una o diversas variables a un grupo de personas u otros seres vivos, objetos, situaciones, contextos, fenómenos, comunidades, etc., y proporcionar su descripción. Son, por tanto, estudios puramente descriptivos y cuando establecen hipótesis, éstas son también descriptivas (de pronóstico de una cifra o valores).

El método de la investigación utiliza la lógica inductiva, porque describe las características de cada una de las variables en estudio. Además, para la construcción de las bases teóricas utiliza la observación de hechos particulares con el propósito de llegar a conclusiones (recolección y tratamiento de datos, análisis de las informaciones, contrastación de las hipótesis y conclusiones).

El esquema es el siguiente:



Dónde:

M: Muestra en la que se realiza el estudio.

Ox: Observación realizada a la Variable X.

Oy: Observación realizada a la Variable Y

2.2. Variables, operacionalización

Variable 1: Infracciones al Reglamento de Transito

Los conductores de vehículos motorizados son personas humanas, y al realizar sus actividades de conductor pueden asumir actitudes que trasgreden las disposiciones legales que rigen nuestra la sociedad, y especialmente las normas legales que regulan el tránsito, estas vulneraciones a las normas legales se generan por diversas causas, sea

por el cansancio, el estrés, la negligencia, la impericia, etc. Estas actitudes constituyen infracciones, las mismas que son denunciadas por la Policía Nacional del Perú ante las Municipalidades Provinciales en cuya jurisdicción se haya cometido la infracción.

Variable 2: Responsabilidad administrativa

Una vez impuesta la papeleta de infracción al tránsito, el supuesto infractor, tiene dos opciones, el pagar aceptando haber cometido la infracción, o asumir que no cometió la infracción y hacer uso de su derecho de defensa presentando descargo o recursos administrativos.

Estas actitudes son las que demuestran la responsabilidad administrativa del infractor, la misma que depende del nivel de gravedad de la infracción.

Se ha considerado la responsabilidad en tres niveles medibles en la escala de Likert, considerando a quienes asumen el pago total de la deuda como “responsables”; a quienes pagan solo una parte de la deuda como “poco responsables” y a quienes no pagan la deuda como “irresponsables”

OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Tabla 1:
Operacionalización de Variables

VARIABLE	Definición conceptual	Definición operacional	Escala y valores
INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO	Transgresión de la norma administrativa al Reglamento Nacional de Tránsito	<ul style="list-style-type: none"> • Leves • Graves • Muy graves 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Leve 2. Grave 3. Muy grave
		<ul style="list-style-type: none"> • Cancelación • Inhabilitación • Suspensión • Retención • Internamiento 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cancelación 2. Inhabilitación. 3. Suspensión 4. Retención 5. Internamiento
RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA	Acto del infractor para asumir el pago de la multa	<ul style="list-style-type: none"> • Pago total • Pago parcial • No paga • No presenta recurso • Presenta descargo • Presenta recurso 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Responsable 2. Poco responsable 3. Irresponsable 1. No presenta recurso 2. Presenta descargo 3. Presenta recurso

2.3. Población y muestra

Población

La población para la presente investigación corresponde a los conductores de la provincia de Huancayo, que han transgredido en el año 2017 la normatividad que regula el tránsito, y que se encuentren registrados en el registro de infractores del Servicio de Administración Tributaria de Huancayo, cuya información obtenida de esta institución nos arroja la cantidad de 27,207 infractores.

Muestra

Para determinar el tamaño de la muestra, se utilizó la fórmula aplicable, a las poblaciones cuyo tamaño se conoce, siendo la siguiente:

$$n = \frac{N \times Z_a^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_a^2 \times p \times q}$$

Donde:

N = tamaño de la población

Z = nivel de confianza,

p = probabilidad de éxito, o proporción esperada

q = probabilidad de fracaso

d = precisión (Error máximo admisible en términos de proporción).

Para nuestra investigación el cálculo lo realizamos con la siguiente información

N = 27,207

Z = 1,96 Para el 95% de confianza

d = 5%

p = q = 0.5

Reemplazando la formula con los datos antes indicados, se obtiene que el resultado para el tamaño de muestra, por tanto la muestra para nuestra investigación es de es de 378 infractores.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Técnicas

La selección de la muestra fue aleatoria, se utilizó la técnica del análisis documental y su instrumento las ficha de recolección de datos, cuyos resultados han sido tabulados para procesar los resultados.

Asimismo hemos utilizado la Técnica del Fichaje y su instrumento, las fichas bibliográficas, para registrar la indagación de bases teóricas del estudio.

También se hizo uso de estadística descriptiva, para el análisis de todas las variables con el cálculo de porcentaje y distribución de frecuencias para el caso de las variables cualitativas apoyados con el SPSS 24.

Instrumentos

El instrumento a utilizarse en la presente investigación es la de ficha de recolección de datos aplicados a la base de datos de los infractores al Reglamento Nacional de Transito a quienes impusieron papeletas de infracción. Asimismo este instrumento se utilizó para obtener información de los escritos de descargo, y recursos administrativos presentados por estos infractores ante el Servicio de Administración Tributaria de Huancayo. Esta ficha de recolección de datos consta de dos partes: La primera recoge datos del tipo de infracción cometida, y en esta podemos recopilar información si la infracción ha sido leve, grave o muy grave, luego se procede a extraer información si esta infracción tiene sanción pecuniaria y/o no pecuniaria, considerando las multas como sanciones pecuniarias y las inhabilitaciones y suspensiones de licencia de conducir, el internamiento de vehículo como sanciones no pecuniarias, también se coteja información si en caso de internamiento se ha efectivizado esta sanción. La segunda parte está relacionada a la responsabilidad, pues para

la presente investigación se ha considerado que quien ha asumido el pago de la papeleta de infracción es responsable, el que realizó pago parcial es poco responsable y quien no asumió este pago es un conductor irresponsable.

Figura 1:
Ficha de Recopilación de Información

ESCUELA DE POSTGRADO
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO

SATH
Servicio de Administración
Tributaria de Huancayo

INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA LA TESIS 'INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS CONDUCTORES INFRACTORES EN HUANCAYO 2017'

1. VARIABLE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

1.1 NÚMERO DE PAPELETA DE INFRACCIÓN

1.2 GRAVEDAD DE LA INFRACCIÓN:

1.2.1. LEVE 1.2.2. GRAVE 1.2.3. MUY GRAVE

1.3 SANCIÓN PECUNIARIA CON DESCUENTO

1.3.1. 85% 1.3.2. 67% 1.3.3. NO TIENE

1.4 SANCIÓN NO PECUNIARIA

1.4.1. INHABILITACIÓN PARA OBTENER LICENCIA DE CONDUCIR SI NO

1.4.2. SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR SI NO

1.4.3. INTERNAMIENTO DEL VEHÍCULO SI NO

1.5. REDUCCIÓN DE PUNTOS

1.5.1. 5 puntos 1.5.2. 20 puntos 1.5.3. 30 puntos

2. VARIABLE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA

2.1 SEXO DEL INFRACTOR

2.1.1. MASCULINO 2.1.2. FEMENINO

2.2 PAGO LA MULTA

2.2.1. TOTAL 2.2.2. A CUENTA 2.2.3. NO PAGÓ

2.3 (PLANTEA DESCARGO O INTERPONE RECURSO ADMINISTRATIVO?)

2.3.1. NO 2.3.2. RECLAMA 2.3.3. RECURSO

Validez

Para poder validar el instrumento se ha utilizado dos tipos de técnicas, el análisis de fiabilidad con el alfa de crombach y la técnica de juicio de expertos en la materia, quienes otorgan la conformidad en la aplicación de nuestro instrumento.

Los resultados fueron los siguientes:

Para Alfa de crombach se aplicó el instrumento de recolección a 38 casos que sería el 10% de la muestra, el resultado obtenido se procesó en el programa estadístico SPSS teniendo el siguiente resultado.

Tabla 2:
Fiabilidad del Instrumento mediante SPSS

		N	%
Casos	Válido	38	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	38	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,872	6

El coeficiente de Cronbach es un coeficiente que mide la fiabilidad de un instrumento, y en nuestro caso se procesó 6 de los ítems del instrumento de recolección de datos, (George, 2003) respecto a este instrumento sugieren lo siguiente:

Tabla 3.
Coefficiente de Alfa de Cronbach

COEFICIENTE ALFA DE CRONBACH	CRITERIO DE FIABILIDAD
Mayor a 0.9	Excelente
Mayor a 0.8	Bueno
Mayor a 0.7	Aceptable
Mayor a 0.6	Cuestionable
Mayor a 0.5	Pobre
Menor a 0.5	Inaceptable

Siendo nuestro coeficiente de 0.872, según estas sugerencias la fiabilidad de nuestro instrumento tiene criterio bueno estando muy cerca de ser calificado excelente.

2.5. Métodos y análisis de datos

El análisis de datos en nuestra investigación se realizó utilizando el Software denominado SPSS versión 24 de la IBM, programa que con facilidad nos permite obtener resultados que presentamos en las tablas, gráficos y análisis correspondientes que se presentan en el tercer capítulo de la investigación.

2.6. Aspectos éticos

Tal como se ha declarado en la parte inicial de la presente investigación, este trabajo se ha realizado respetando la normatividad vigente de la escuela de post grado de la Universidad Cesar Vallejo, así como los derechos de autor de quienes hayamos extraído información que conlleven a la culminación de la presente. Por otro lado la información obtenida del Servicio de Administración Tributaria de Huancayo, se ha manejado de manera reservada obviándose la identificación de los infractores y considerando solo la información relevante en nuestro trabajo de investigación.

III. RESULTADOS

3.1. Resultados descriptivos generales

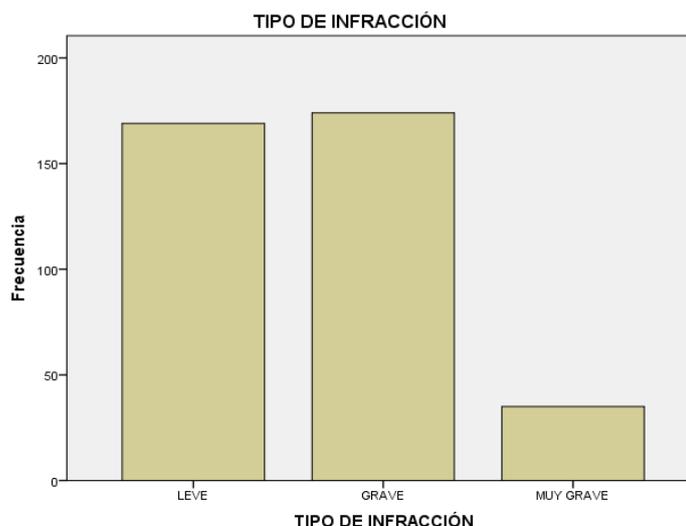
Luego de haber procesado la muestra de 378 papeletas de infracción al tránsito, en programa SPSS, registradas el año 2017 en la provincia de Huancayo, se ha podido llegar a los siguientes resultados:

Tabla 4:
Infracciones de Tránsito según la Gravedad.

	Tipo de infracción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	LEVE	169	44,7	44,7	44,7
	GRAVE	174	46,0	46,0	90,7
	MUY GRAVE	35	9,3	9,3	100,0
	Total	378	100,0	100,0	

Fuente: Base de datos SATH

Figura 2:
Infracciones de Tránsito según la Gravedad.

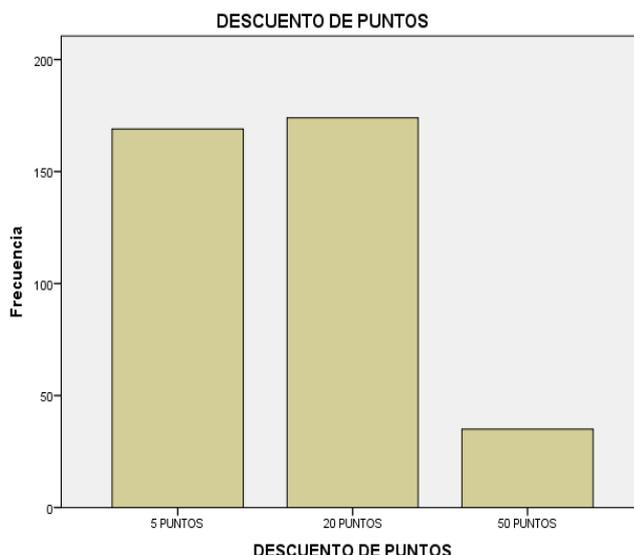


De los resultados del análisis de la muestra se puede observar que el 44.7% de las infracciones son consideradas como infracciones leves, el 46.3% son consideradas como infracciones graves y el 9.3 % son consideradas muy graves, esto nos indica que la mayor cantidad de infracciones al tránsito que se cometen en Huancayo son graves, siguiendo las calificadas como leves que según nuestro cuadro llegan al 44.7 % y las que menos se cometen son las muy graves, que tienen una participación del 9.3%; en otros términos aproximadamente cerca a la mitad de las infracciones que se cometen en la ciudad de Huancayo, son graves, y entre las leves y muy graves completan un poco más de la mitad de las infracciones.

Tabla 5:
Descuento de puntos del Sistema de Licencia de Conducir

Descuento de Puntos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido 5 PUNTOS	169	44,7	44,7	44,7
20 PUNTOS	174	46,0	46,0	90,7
50 PUNTOS	35	9,3	9,3	100,0
Total	378	100,0	100,0	

Fuente: Base de datos SATH

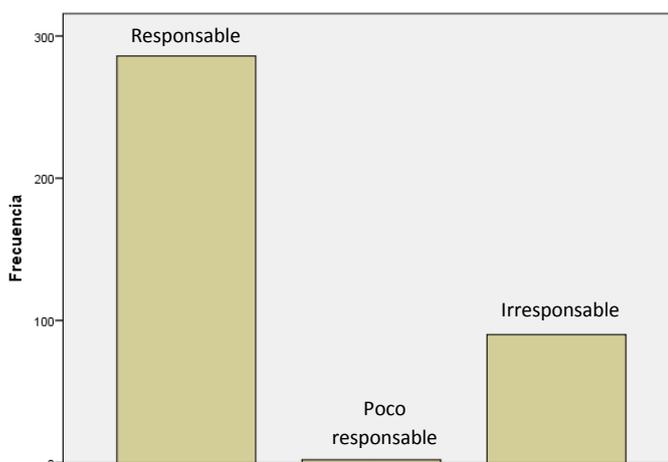
Figura 3:*Descuento de puntos del Sistema de Licencia de Conducir por puntos*

De los resultados del análisis de la muestra se puede observar que el 44.7% de las infracciones cometidas, que fueron sancionadas con multas pecuniarias, también son sancionadas con el descuento de 5 puntos del record del conductor, al 46.3% se le ha descontado de su record 20 puntos y al 9.3% de estos infractores se les descontó 50 puntos. La acumulación de 100 puntos en el record del conductor infractor, dentro del término de un año, tiene como sanción la suspensión de la licencia de conducir por el periodo de 6 meses.

Tabla 6:*Responsabilidad Administrativa del Conductor Infractor*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Responsable	286	75,7	75,7	75,7
	Poco responsable	2	,5	,5	76,2
	Irresponsable	90	23,8	23,8	100,0
	Total	378	100,0	100,0	

Figura 4:
Responsabilidad Administrativa del Conductor Infractor



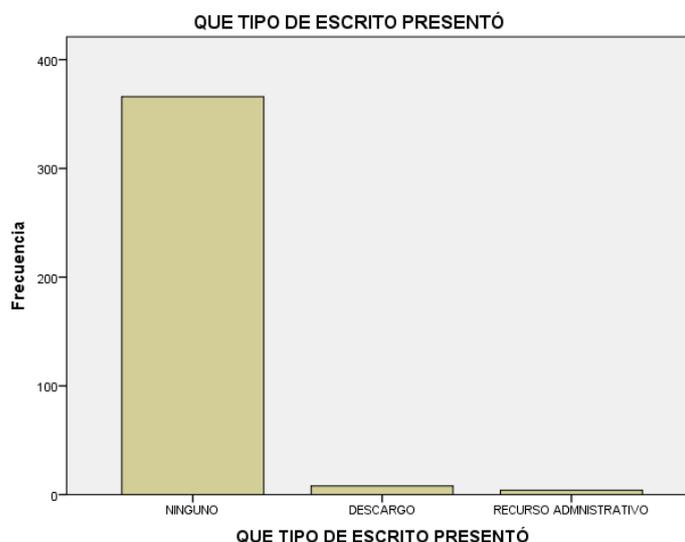
Los resultados de este análisis nos señala que el 75.7% de infractores son considerados responsables porque cancelaron en su totalidad la multa derivada de la papeleta de infracción, el 0.5% realizó el pago de manera parcial pero aún mantienen un saldo de la deuda, y el 23.8% mantiene la deuda al no haber realizado el pago.

En otros términos podemos mencionar que aproximadamente la cuarta parte de los infractores de Tránsito, no asumen su responsabilidad derivada de las infracciones cometidas, pues estos son los que no pagan las multas impuestas a consecuencia de las infracciones de tránsito. Pero un poco más de las tres cuartas partes, son considerados como infractores responsables debido a que han asumido la responsabilidad de abonar el importe de la multa.

Tabla 7:
Impugnaciones a las papeletas de infracción y/o multas impuestas

Tipo de escrito que presentó		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NINGUNO	366	96,8	96,8	96,8
	DESCARGO	8	2,1	2,1	98,9
	RECURSO ADMINISTRATIVO	4	1,1	1,1	100,0
	Total	378	100,0	100,0	

Figura 5:
Impugnaciones a las papeletas de infracción y/o a las multas impuestas.

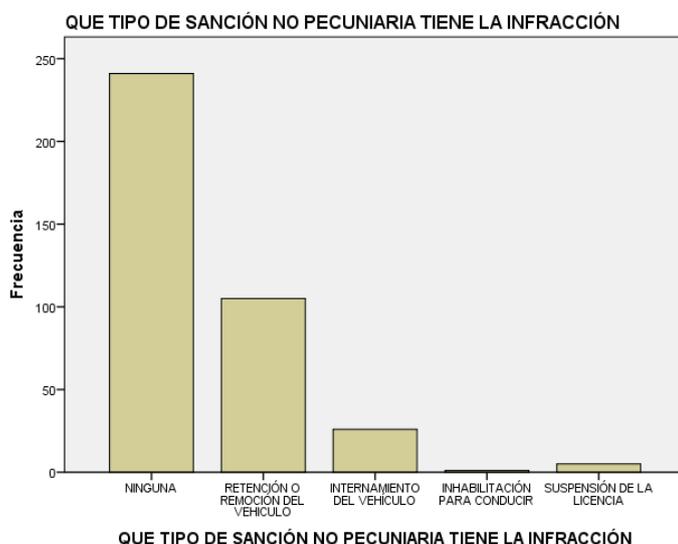


Las papeletas de infracción pueden ser materia de descargo si el infractor considera que la imposición de la misma es indebida, y las multas derivadas de las papeletas de infracción pueden ser impugnadas mediante recursos administrativos. Según este análisis el 96.8% de los infractores no presentan ningún tipo de descargo o impugnación contra las papeletas de infracción o multas, el 2.1 % presentan descargos a las papeletas de infracción y el 1.1% impugna las multas mediante recursos administrativos. En otros términos tres de cada cien infractores cuestionan la validez de las papeletas de infracción al Reglamento Nacional de Tránsito.

Tabla 8:
Sanciones no pecuniarias aplicables a las infracciones cometidas

	Tipo de sanción no pecuniaria	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NINGUNA	241	63,8	63,8	63,8
	RETENCIÓN O REMOCIÓN DEL VEHÍCULO	105	27,8	27,8	91,5
	INTERNAMIENTO DEL VEHÍCULO	26	6,9	6,9	98,4
	INHABILITACIÓN PARA CONDUCIR	1	,3	,3	98,7
	SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA	5	1,3	1,3	100,0
	Total	378	100,0	100,0	

Figura 6:
Sanciones no pecuniarias aplicables a las infracciones impuestas

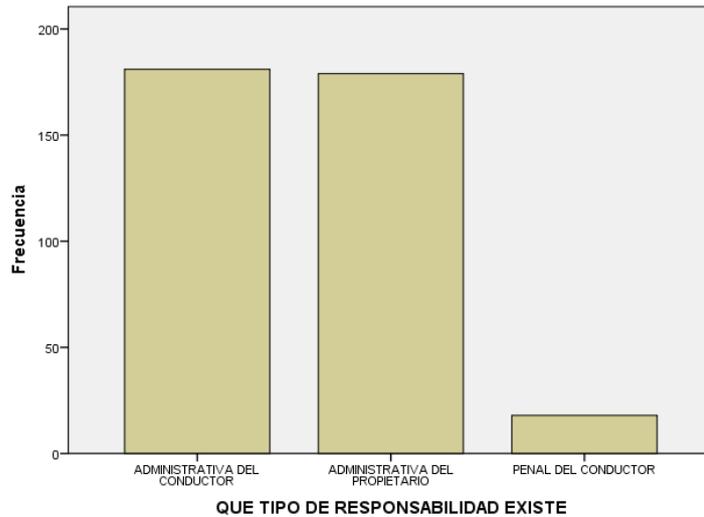


De las infracciones impuestas en la Provincia de Huancayo el año 2017, el 63.8% no trae conjuntamente con la multa la sanción pecuniaria, el 27.8% tiene como sanción no pecuniaria la retención o remoción del vehículo, el 6.9 % tiene como sanción pecuniaria el internamiento del vehículo, el 0.3% tiene como sanción la inhabilitación para conducir, y el 1.3% tiene como sanción no pecuniaria la suspensión de la licencia de conducir. En otros términos 64 de cada cien infracciones no tiene sanción no pecuniaria, 7 de cada cien tiene como sanción la remoción o retención del vehículo, y uno de cada cien infractores tiene como sanción la suspensión de su licencia de conducir.

Tabla 9:
Responsabilidad del conductor y/o del propietario

	Tipo de responsabilidad	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	ADMINISTRATIVA DEL CONDUCTOR	181	47,9	47,9	47,9
	ADMINISTRATIVA DEL PROPIETARIO	179	47,4	47,4	95,2
	PENAL DEL CONDUCTOR	18	4,8	4,8	100,0
	Total	378	100,0	100,0	

Figura 7:
Responsabilidad del conductor y/o del propietario.

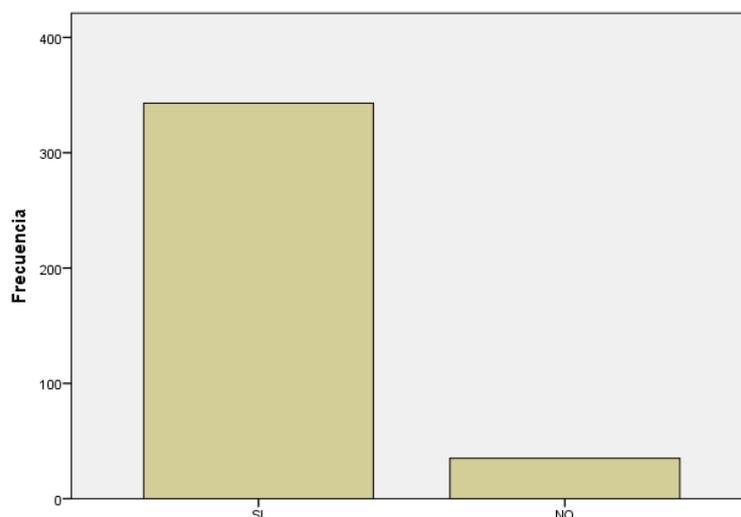


Al referirnos a la responsabilidad entre el propietario y el conductor, nos referimos a que en algunas infracciones el propietario del vehículo resulta responsable solidario, conjuntamente con el conductor infractor que es el caso de 47.4% de las infracciones, el 47.9% corresponde a la responsabilidad administrativa exclusiva del conductor, pero en el 4.8% de los casos infraccionados a parte de la infracción administrativa del conductor, también existe responsabilidad penal de este, siendo solo en dos tipos de infracciones, las que tienen relación con la conducción del vehículo en estado de ebriedad o por haber consumidos sustancias tóxicas.

Tabla 10:
Rebaja de la infracción por pronto pago

Rebaja por pago oportuno		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	SI	343	90,7	90,7	90,7
	NO	35	9,3	9,3	100,0
	Total	378	100,0	100,0	

Figura 8:
Rebaja de la infracción por pronto pago

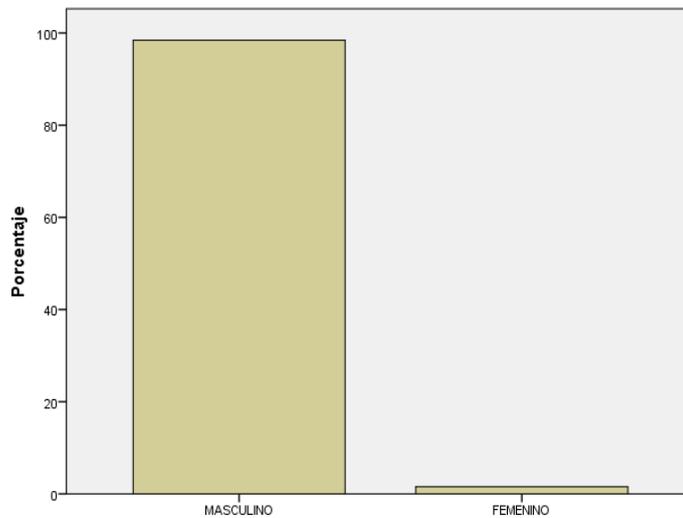


El Reglamento Nacional de Tránsito establece la rebaja del 83% de la multa para las infracciones leves y graves, siempre que el pago se realice dentro de los 5 días hábiles siguientes al de la fecha de imposición de la papeleta de infracción, resultando en el caso que se analiza, que el 90.7% de las infracciones impuestas han tenido la rebaja correspondiente, y para el restante 9.3% la norma legal no ha considerado la rebaja correspondiente por tratarse de infracciones muy graves que ponen en riesgo la seguridad de los ciudadanos transeúntes.

Tabla 11:
Genero del infractor

Genero de infractor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido MASCULINO	374	98,4	98,4	98,4
FEMENINO	6	1,6	1,6	100,0
Total	380	100,0	100,0	

Figura 9:
Genero del infractor

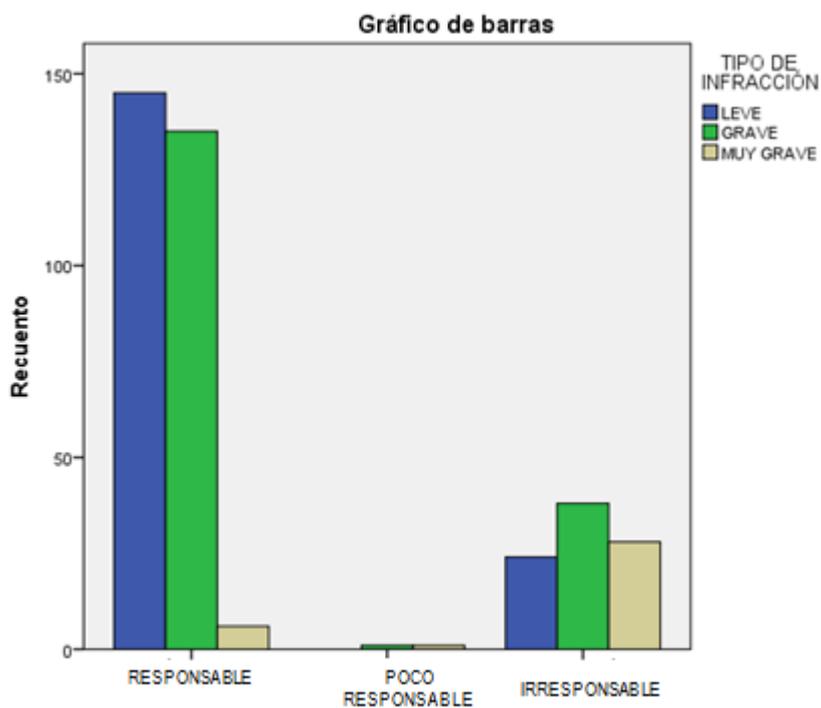


En cuanto al género del conductor podemos afirmar que el 98.4% de los infractores son varones y solo el 1.6% son mujeres las que cometen la infracción, es decir aproximadamente 2 de cada 100 infractores es mujer. Esto se puede explicar de dos formas, primero que en nuestra incontrastable ciudad de Huancayo, son más varones que mujeres quienes acceden a las licencias de conducir, por tanto su participación en la comisión de infracciones de tránsito también será proporcional a las licencias obtenidas por las del sexo femenino. Por otro lado se puede explicar que las personas de sexo femenino que cuentan con las licencias de conducir, son mucho más precavidas que los varones y por tanto manejan con mayor precaución evitando cometer infracciones de tránsito cuando conducen sus vehículos.

Tabla 12:
Responsabilidad administrativa según tipo de infracción

		TIPO DE INFRACCIÓN			Total	
		LEVE	GRAVE	MUY GRAVE		
RESPON- SABILIDAD ADMINIS- TRATIVA	RESPONSABLE	Recuento	145	135	6	286
		% dentro de TIPO DE INFRACCIÓN	85,8%	77,6%	17,1%	75,7%
	POCO RESPONSABLE	Recuento	0	1	1	2
		% dentro de TIPO DE INFRACCIÓN	0,0%	0,6%	2,9%	0,5%
	IRRESPONSABLE	Recuento	24	38	28	90
		% dentro de TIPO DE INFRACCIÓN	14,2%	21,8%	80,0%	23,8%
Total	Recuento	169	174	35	378	
	% dentro de TIPO DE INFRACCIÓN	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Figura 10:
Responsabilidad administrativa según el tipo de infracción



Como se han definido las variables de la presente investigación, la responsabilidad administrativa se mide con actos de los infractores

respecto al pago de las multas, habiendo considerado tres niveles, responsables a quienes pagaron la totalidad de la deuda, poco responsables a quienes han abonado una parte y mantiene un saldo impago, e irresponsables a aquellos infractores que no han pagado la deuda y mantiene el monto total impago.

Esta tabla nos muestra en la columna de infracciones leves el 85.8 % de infractores que cometen este tipo de infracciones son responsables (cancelaron la totalidad de la deuda), es decir 85 de cada 100 infractores pagan las multas derivadas de las papeletas de infracción impuestas, el 14.2% son considerados irresponsables debido a que no han cancelado las multas derivadas de las infracciones que cometieron.

De los infractores que cometieron infracciones graves, el 77.6% son considerados responsables, por haber cancelado la deuda, el 0.6% son considerados como poco responsables ya que solo abonaron una parte de la deuda pero aún mantienen un saldo no pagado.

En el caso de los infractores que cometieron infracciones consideradas muy graves, el 17.1% son considerados responsables debido a que llegaron a pagar la multa en su totalidad, el 2.9% son considerados poco responsables por que solo abonaron una parte de la multa quedando pendiente otra parte, y el 80% de los infractores que cometieron infracciones muy graves son considerados irresponsables, debido a que no han realizado pago alguno respecto a las multas derivadas de las infracciones cometidas.

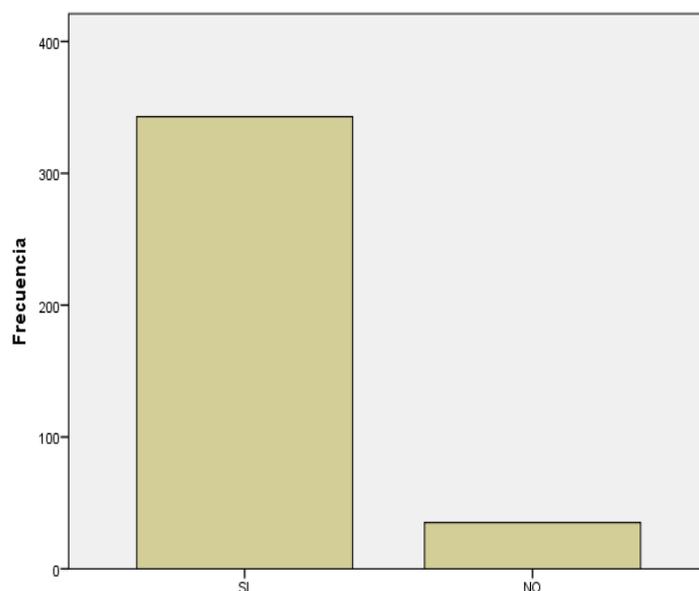
De lo expresado líneas arriba se puede deducir que en el caso de los conductores que cometen infracciones muy graves 8 de cada 10 infractores no pagan la deuda, por tanto son considerados irresponsables.

En el caso de quienes cometen infracciones leves, 8 de cada 10 son considerados responsables debido a que han cancelado la totalidad de las multas derivadas de las infracciones de tránsito.

Tabla 13:
Pago de la deuda con rebaja de la multa por pago oportuno

			REBAJA DE LA MULTA		Total
			SI	NO	
RESPONSA BILIDAD ADMINISTRATIVA	RESPONSABLE	Recuento	280	6	286
		%	81,6%	17,1%	75,7%
RESPONSABLE	POCO RESPONSABLE	Recuento	1	1	2
		%	0,3%	2,9%	0,5%
IRRESPONSABLE	IRRESPONSABLE	Recuento	62	28	90
		%	18,1%	80,0%	23,8%
Total		Recuento	343	35	378
		%	100,0%	100,0%	100,0%

Figura 11:
Pago de la deuda con rebaja de la multa por pago oportuno



En esta tabla se muestra las multas impuestas que tienen descuento o no por el pago oportuno dentro de los 5 días hábiles siguientes al de la fecha de imposición de la papeleta de infracción, y el pago asumido por los infractores, en esta se puede observar que si las multas tienen descuento, que en el caso de nuestro Reglamento alcanza a descontar el 87% de valor de la multa, el 81.6% de los infractores, han realizado el pago total de la deuda; Solo el 0.3% de los infractores ha pagado una parte de la deuda

quedando pendiente un saldo, y el 18.1% de los infractores mantienen aún la deuda debido a que aún mantienen alguna impugnación contra la resolución de multa.

Este comportamiento se explica, en el sentido que si se paga la multa dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de infracción solamente pagarán el 17% del importe total de la multa, que en términos de soles significa el 17% del importe resultante de determinar el 4% de la Unidad Impositiva Tributaria que en el caso del año de análisis de la investigación, se encontraba en S/ 4,050.00, por tanto la multa para las infracciones leves era de S/ 162.00 pero con el descuento solo pagaron S/ 27.50. En el caso de las multas graves el importe es de S/ 324.00 y con el descuento solo pagaron S/ 55.00.

Las multas derivadas de las infracciones muy graves no tiene ningún tipo de descuento, por tanto tampoco existe un incentivo para que estas sean pagadas, pues considerando que las multas no generan intereses dejan la deuda pendiente, esperando que por la inoperancia del Servicio de Administración Tributaria de Huancayo, estas prescriban, pues el Texto Único Ordenando de la ley 27444 de Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante D.S. N° 006-2017-JUS (Ministerio de Justicia, 2017) establece que las multas prescriben a los dos años contados a partir de que estas hayan causado estado o hayan quedado firmes, o desde la fecha en la que se dicta sentencia en caso se haya recurrido al poder judicial en proceso contencioso administrativo

Tabla 14:
Pago de la multa según la responsabilidad del conductor y/o propietario

		RESPONSABILIDAD			TOTAL
		ADMINIS TRATIVA DEL CONDU CTOR	ADMINIS TRATIVA DEL PROPIETAR IO	PENAL DEL CONDU CTOR	
PAGÓ EL	Recuento	147	137	2	286
TOTAL	% dentro de responsabilidad	81,2%	76,5%	11,1%	75,7%
PAGO	Recuento	1	0	1	2
PARCIAL MENTE	% dentro de responsabilidad	0,6%	0,0%	5,6%	0,5%
NO PAGÓ	Recuento	33	42	15	90
	% dentro de responsabilidad	18,2%	23,5%	83,3%	23,8%
Total	Recuento	181	179	18	378
	% dentro de responsabilidad	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

En nuestra normatividad legal que regula las infracciones de tránsito, se tiene que en algunas infracciones se le otorga responsabilidad solidaria al propietario del vehículo, es decir que al margen de la responsabilidad del conductor infractor también se le responsabiliza al propietario del vehículo con el que se cometió la infracción, en el caso de análisis el 81,2% de las infracciones en las que existe responsabilidad administrativa del conductor, han sido canceladas en su totalidad, el 76.5% de las infracciones en las que se responsabiliza solidariamente al propietario del vehículo, han realizado el pago total de la multa, y el 11% de infracciones en las que además de la responsabilidad administrativa del conductor existe sanción penal, han sido canceladas en su totalidad. Los casos en los que no se ha asumido el pago y se mantiene la deuda total, se tiene que el 18.2% de las infracciones en las que se le determinó infracción al conductor del vehículo no han sido canceladas, el 23.5% de infracciones en el que también se le asume responsabilidad al propietario del vehículo no han sido pagadas, y el 83.3% de las infracciones no han sido canceladas cuando el conductor infractor tiene responsabilidad penal.

Tabla 15:
Responsabilidad administrativa según la gradualidad de infracción

		TIPO DE INFRACCIÓN			TOTAL
		LEVE	GRAVE	MUY GRAVE	
RESPONSABLE	Recuento	145	135	6	286
	%	85,8%	77,6%	17,1%	75,7%
POCO RESPONSABLE	Recuento	0	1	1	2
	%	0,0%	0,6%	2,9%	0,5%
IRRESPONSABLE	Recuento	24	38	28	90
	%	14,2%	21,8%	80,0%	23,8%
Total	Recuento	169	174	35	378
	%	100,0%	100,0	100,0	100,0%

En esta tabla se puede observar que el 86% de los conductores que cometen infracciones leves son responsables ya que han asumido el pago de la deuda en su totalidad. El 14% restante de estos infractores son considerados como irresponsables, ya que aún mantiene la totalidad de la deuda.

Por parte de los conductores infractores que cometieron infracciones calificadas como graves, se puede observar que el 77% de estos son considerados responsables, debido a que han cancelado en la totalidad sus deudas, el 0.6% de estos infractores son considerados poco responsables debido a que ha abonado solamente una parte de la deuda y mantienen un saldo pendiente, y el 22% de estos infractores son considerados irresponsables debido a que mantiene la deuda pendiente al no haber realizado pago alguno.

En el caso de los conductores infractores que cometieron infracciones calificadas como muy graves el 17% son considerados como responsables al haber cancelado la totalidad de la deuda; el 3% se estos infractores son considerados poco responsables ya que solo abonaron parte de la deuda; y el 80% son considerados irresponsables debido a que mantiene la deuda sin haber abonado ningún importe a cuenta.

Tabla 16:
Responsabilidad según rebaja de multa por pago oportuno

		REBAJA DE LA MULTA POR PAGO OPORTUNO		Total
		SI	NO	
RESPONSABLE	Recuento	280	6	286
	%	81,6%	17,1%	75,7%
POCO RESPONSABLE	Recuento	1	1	2
	%	0,3%	2,9%	0,5%
IRRESPONSABLE	Recuento	62	28	90
	%	18,1%	80,0%	23,8%
Total	Recuento	343	35	378
	% TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

Esta tabla nos muestra la responsabilidad asumida por los conductores infractores según la rebaja o no de la multa, y podemos observar que cuando la multa tiene rebaja, el 81.6% de estas multas son canceladas en su totalidad, es decir los conductores infractores se comportan responsablemente, el 0.3% asumen el pago de manera fraccionada, teniendo comportándose como poco responsable, y el 18.1% se comporta de manera irresponsable, es decir no asume su responsabilidad y mantiene la deuda de la multa.

En el caso de las multas que no tiene rebaja el solo 17.1% de los infractores asumen una actitud responsable habiendo pagado la totalidad de la deuda; el 2.9% de infractores asume una conducta poco responsable ya que solo pago parte de la multa; y el 80% de los infractores no paga la deuda asumiendo una conducta irresponsable.

IV. DISCUSIÓN

El objetivo de la investigación es determinar que infracciones de tránsito consideradas como muy graves generan multas que no son asumidas responsablemente por los conductores infractores en la Provincia de Huancayo. por ello con los datos analizados en esta investigación se ha logrado demostrar que efectivamente la mayoría de los conductores infractores que cometen infracciones consideradas muy graves se comportan de manera irresponsable ante el pago de las multas.

En el ordenamiento de tránsito en nuestro país las infracciones de tránsito se encuentran calificadas como leves, graves y muy graves, las primeras tienen como sanción multas equivalentes al 4% de la UIT, en las segundas las multas equivalen al 8% de la UIT, y en el caso de las terceras las multas van desde 20% hasta el 100% de la UIT. Estas infracciones han sido consideradas como la variable denominada infracciones de tránsito.

Por otro lado se ha considerado como la segunda variable la responsabilidad que asume el infractor, habiéndolos considerados como responsables a aquellos que han cancelado la totalidad de la multa derivada de la papeleta de infracción, poco responsables a aquellos que abonaron una parte de la multa pero que no han cancelado la totalidad de la deuda, y se ha considerado como irresponsables a aquellos que no han realizado pago alguno de la deuda.

Por tanto podemos afirmar que los conductores asumen su responsabilidad de realizar el pago de la multa considerando la gravedad de la infracción, pues de la tabla cruzada entre la responsabilidad de pagar la multa y el tipo de infracción, tenemos que el 85.8% de infractores que cometieron una infracción leve, realiza el pago total de la multa, teniendo un comportamiento responsable, y solo el 14.2% mantiene la deuda, siendo considerado como irresponsable. En el caso de los infractores que cometieron infracciones consideradas graves el 77.6% de estos ha cancelado la totalidad de la multa, teniendo el comportamiento responsable y solo el 21.8% de estos infractores mantienen la deuda. En el caso de los infractores que cometieron infracciones muy graves, la situación se invierte, porque solo el 17.1% de los infractores ha pagado la totalidad de la deuda considerándolos como infractores responsables, y el 80% de estos no ha cancelado la multa manteniendo la deuda en su estado de cuenta, es decir que en el caso de infracciones muy graves el 80% de los infractores son irresponsables.

Los motivos de este comportamiento se encuentran relacionados también con el hecho de que las multas leves y graves tienen descuento si es que el infractor paga dentro de los 5 días hábiles siguientes al de la fecha de la imposición de la papeleta, y el descuento es muy significativo, pues se les descuenta el 83% del valor de la multa, debiendo pagar solamente el 17% de este valor, y si tenemos en cuenta que la multa de las infracciones leves fue de S/ 162.00 el pago que se abona dentro de esos 5 días es de 27.50 importe que resulta mínimo ya que reclamar o plantear un descargo requeriría de un letrado cuyo cobro por sus servicios será lógicamente mayor que este importe, con el riesgo que el resultado, que lógicamente le comunicaran después de los 5 días, sea negativo, y por tanto el descuento ya no se encontrará vigente. De igual manera en el caso de las infracciones graves, se aplica el mismo descuento, siendo el importe de la multa sin descuento 324.00 y con el descuento el pago sería solo de S/ 55.00, lo situación que hace atractiva realizar el pago de la multa dentro de esos 5 días con el descuento correspondiente, en vez de presentar descargo o recurso administrativo contra la papeleta de infracción o contra la resolución de multa.

En el caso de las sanciones muy graves, no se tiene el incentivo para pagarlo dentro de los 5 días siguientes debido a que para estas infracciones no existe el descuento antes referido, en este caso el infractor deberá pagar el 100% de la multa, y en este caso las multas varían desde el 20% de la UIT hasta el 100% de la UIT, es decir los importes de las multas varían desde S/. 810.00 hasta S/. 4,050.00, las mismas que no tienen descuentos y al no generar las multas intereses moratorios, prefieren no realizar el pago con la esperanza que por la ineficiencia del Área de Cobranza del Servicio de Administración Tributaria de Huancayo, estas prescriban después de transcurrir 2 años a partir de la fecha en la que la Resolución de sanción quede firme, por tanto este comportamiento es irresponsable, por ello es que en los accidentes de tránsito que ocurren, generalmente se hace una investigación de la conducta del conductor. Por tanto está claro que dependiendo de la gradualidad de la infracción de tránsito, el conductor infractor asume una actitud responsable, poco responsable o irresponsable.

El planteamiento de Altamirano (2012), en cuanto a las normas obliga a todos los involucrados con el tránsito, a pensar que en Guatemala el juez que impone las sanciones por contravenciones a su normativa, será muy severa para evitar que estas infracciones generen los accidentes de tránsito; en nuestra realidad no se cuenta con juez para calificar las infracciones sino es la autoridad administrativa que cumple esta función pero de igual forma nuestras normas son muy severas con las infracciones que tienen relación con el consumo de licor o consumos de sustancias tóxicas ya que estas son consideradas muy graves y las sanciones llegan a inhabilitar de por vida al infractor que en estado etílico cause un accidente de tránsito .

Vásquez (2012) afirma que la causa de la comisión de contravenciones de tránsito en la ciudad de Ibarra es la falta de cultura de circulación, con nuestro estudio no se puede corroborar, pero podemos aceptar este planteamiento debido al número de infracciones que se cometen en nuestro medio, aproximadamente 80 infracciones al día.

El planteamiento de Lerma (2010) en el sentido que se sanciona de forma muy severas lesionando derechos de los conductores, tampoco es posible

probar con nuestra investigación, pero la aceptación por parte del el 75% de los conductores infractores que asumen el pago de la multa de los sancionados nos hacen inferir que no se lesionan derechos al imponer las sanciones en la localidad de estudio.

Guato (2015), señala que la mayoría de los conductores que han sido sujetos de imposiciones de infracción al tránsito, no saben de la importancia de la educación vial para evitar las transgresiones a la normativa que regula el aspecto de tránsito vehicular, considerando que es necesario capacitaciones en cuanto a normas viales para contribuir a la creación de la responsabilidad ciudadana. En el caso del ámbito en el que se realiza la investigación para la obtención de la licencia de conducir el postulante debe capacitarse en una escuela de conductores y luego pasar por una evaluación de conocimientos sobre el Reglamento Nacional de Tránsito, pero pese a que conocen que actos son considerados infracciones, cometen estos actos, por tanto no consideramos que la capacitación al conductor sea preponderante para que no se cometan infracciones.

Orozco y Achinte (2014) plantean que la puntualidad es una necesidad nueva que conlleva a que las personas se trasladen de un lugar a otro utilizando los medios adecuados encontrándose dentro de estos los vehículos automotores, por lo que se debe tener mucho cuidado al conducir uno de estos vehículos, ya que estos son bienes denominados riesgosos, por tanto, la actividad de conducción de vehículos automotores es una actividad peligrosa. Planteamiento que asumimos en nuestra investigación puesto que las normas legales de nuestro país así también lo establecen.

El planteamiento de Castro (2014) que los conductores profesionales y no profesionales de la ciudad de Loja – Ecuador, están acostumbrados a conducir vehículos automotores sin tener conocimiento sobre su Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no es aceptable en nuestra realidad, ya que en nuestro país la licencia de conducir se obtiene previo a una evaluación de las normas de tránsito.

El planteamiento de Alvarado (2017), cuya conclusión se orienta a que una de las principales causas para incumplir con el pago de las sanciones

aplicadas por cometer una infracción, es el hecho que los conductores consideran injustas algunas de sanciones que se les aplica obteniendo resultados casi iguales entre si y no con el porcentaje de 45% cada una. En nuestro caso la legislación administrativa aplicable tiene un principio de razonabilidad y en este se establece que las sanciones deben ser proporcionales a la infracción cometida, pero si analizamos las infracciones muy graves relacionadas al consumo del alcohol son reconocidas por el infractor ante el Ministerio Público, pero ante la autoridad administrativa no puesto que la autoridad administrativa poco o nada hace para obligar al infractor a pagar la multa.

Paucar (2013), tiene conclusiones que se orientan a nuestro estudio y estas son: Los agentes causantes de los accidentes de tránsito, no solo han creado riesgo, sino han incrementado los delitos contra la vida el cuerpo y la salud; los agentes causantes son conscientes del riesgo creado, pero no han sopesado las consecuencias que podría traer este actuar, por esta razón nuestra legislación nacional señala la responsabilidad objetiva del infractor.

Verne (2015), señala que los altos índices de los accidentes en la vía pública se genera por fallas humanas, tanto por exceso de velocidad, la falta de respeto a las señales de tránsito, la conducción en estado de ebriedad, utilizar teléfonos u otros similares que generen distracción en el conductor mientras conduce el vehículo, estas actitudes son consideradas como infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito por tanto la falla humana es factor primordial en la comisión de infracciones de tránsito.

En cuanto a la vulneración del derecho de defensa que se establece en las constituciones políticas de algunos países que plantea Kestler (2007), debido a que a la administración pública le interesa más obtener recursos económicos que preservar el respeto a las normas de tránsito, y por la falta de educación vial. Nuestra realidad no admite esta vulneración porque la autoridad que impone las papeletas, no tienen ninguna relación con el cobro de las multas, ya que es otra autoridad la que se encarga de esto.

La variable infracción de tránsito tiene una interpretación en un mismo sentido de los autores de investigaciones relacionadas, pues es toda

contravención o vulneración a una disposición legal que regula el tránsito, y que está sujeta a una sanción de carácter pecunia y/o no pecuniaria, pero que en dos de las infracciones estos hechos a la vez de ser considerados como infracción administrativa son considerados como delito de peligro común en la modalidad de conducir vehículos motorizados en estado de ebriedad.

V. CONCLUSIONES

De los resultados de la presente investigación podemos arribar a las siguientes conclusiones:

- 1) Las infracciones de tránsito consideradas como muy graves generan multas que no son asumidas responsablemente por los conductores infractores en la Provincia de Huancayo, en otros términos podemos manifestar que mientras más grave sea la infracción existe menos responsabilidad del pago de la deuda por parte del infractor pues el 80% de estas infracciones no han sido canceladas, pero en el caso de las infracciones leves solo el 14% de las multas no ha sido canceladas.
- 2) Las multas que con mayor frecuencia pagan los conductores infractores en la provincia de Huancayo, son aquellas que tienen descuento por pronto pago, pues los resultados nos informan que el 81% de las multas con rebaja han sido canceladas en su totalidad y solo el 17% de las multas que no tiene n rebaja han sido canceladas.

VI. RECOMENDACIONES

- 1) Se debe continuar con otras investigaciones, para poder analizar si las normas que actualmente se encuentran en vigencia, son efectivas, o es que merecen ser modificadas o derogadas emitiéndose otras que puedan persuadir a los conductores a respetar la normatividad que rigen el tránsito en nuestro país.
- 2) El Servicio de Administración Tributaria de Huancayo, debe implementar medidas más eficientes para poder efectivizar el cobro de las multas derivadas de las infracciones de tránsito.
- 3) La Policía Nacional del Perú, asignada al control de tránsito debe, ser más severa con la aplicación de las sanciones no pecuniarias, pues las medidas de internamiento del vehículo, remoción del vehículo, son medidas coercitivas para que el infractor pague la multa, ello porque si no se cancela la multa el vehículo deberá permanecer en el depósito hasta la cancelación de la misma.
- 4) La Municipalidad Provincial de Huancayo, mediante la Gerencia de Transporte y Tránsito debe mantener las vías con la debida señalización par que los conductores puedan evitar cometer infracciones.

VII. REFERENCIAS

Congreso de la República del Perú. (1999). *Ley de Transporte y Trnasito Terrestre*. (L. 27181, Trad.) Lima, Perú: El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2002). *Ley que modifica los artúculos 11°, 124° y 274° del Código Penal y artículo 135° del Código Procesal Penal*. Lima, Perú.

Guato, T. B. (2015). *Las infracciones de tránsito en la ciudad de Ambato*. Tesis para optar el grado de Abogado, Universidad Técnica de Ambato, Ambato.

Huamancayo Quiquin, C. (2012). *Análisis y evaluación de tramos de concentración de accidentes de tránsito y propuesta de mitigación en la vía Libertadores - Ayacucho*. Tesis para optar el grado de Maestro en Ciencias con mención en imngeniería de transportes, Universidad Nacional de Ingeniería , Lima- Perú.

Kestler, P. O. (2007). *Análisis Jurídico del artículo 1 de la ley y reglamento de tránsito*. Tesis para optar título de abogado, Guatemala.

Kogan, E. (28 de 11 de 2014). Recuperado el 03 de Setiembre de 2018, de Cuantos vehículos hay en el mundo, quienes lo fabrican y que se espera para el futuro: https://www.huffingtonpost.com/enrique-kogan/numero-de-vehiculos-en-el-mundo_b_6237052.html

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2002). *Texto Unico Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito*. Lima: El Peruano.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2003). *Reglamento Nacional de Autorizaciones a Establecimientos de Salud Encargados de la toma de exámenes de aptitud psicosomática para la obtención de licencias de conducir*. Lima, Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2005). *Reglamento Nacional de Transporte Turístico Terrestre*. Lima, Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2009). *Reglamento Nacional de Administración de Transportes*. Lima, Perú: El Peruano.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2009). *Reglamento Nacional de Tránsito*. Perú: El Peruano.
- Organización Mundial de Salud. (19 de 02 de 2018). *Organización Mundial de Salud*. Recuperado el 03 de 09 de 2018, de <http://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Paucar Gomez, A. (2013). *Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*. Tesis para optar grado de magister, Universidad Nacional Mayor de San Marcos , Lima.
- Samaniego, G. (2015). *Propuesta de lineamientos para la elaboración de campañas de comunicación y educación para la prevención de accidentes de tránsito urbano en la ciudad de Lima Metropolitana*. Tesis para optar el grado de magister en comunicaciones , Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.
- Suárez, S. M. (2013). *El procedimiento sancionador en materia de tráfico vial*. Tesis para optar el grado de doctor, Universidad de las Palmas de Gran Canaria , Las Palmas.
- Superintendencia Nacional de los Registros Públicos. (2004). *Reglamento de Inscripción del Registro de Propiedad Vehicular*. Lima, Perú.

- Taboada, J. M. (2013). *Mecanismos atribucionales y actitudes hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi de Lima Metropolitana*. Tesis para optar Título, Pontificia Unioversidad Católica del Perú, Lima.
- Verne, S. (2015). *Propuesta de lineamientos para la elaboración de campañas de comunicación y educación para la prevención de accidentes de tránsito en la Ciudad de Lima Metropolitana*. Tesis para optar grado de magister , Oontificaia Univesridad Católica del Perú, Lima.

ANEXO

Anexo N°01: Matriz de consistencia

LAS INFRACCIONES DE TRANSITO Y RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS CONDUCTORES INFRACTORES EN HUANCAYO 2017

PROBLEMA	OBJETIVOS	VARIABLES	METODOLOGÍA
<p>Problema general:</p> <p>¿Las infracciones de tránsito generan multas que según su gravedad son asumidas de manera responsable por los conductores infractores de la Provincia de Huancayo?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Determinar que infracciones de tránsito consideradas como muy graves generan multas que no son asumidas responsablemente por los conductores infractores en la Provincia de Huancayo.</p>	<p>Variable 1:</p> <p>INFRACCIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO</p> <p>Son las contravenciones a las disposiciones legales establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito, y son calificadas como leves, graves y muy graves, y generan sanciones pecuniarias y en algunos existe sanciones de carácter no pecuniario</p>	<p>Tipo de investigación Enfoque cuantitativo de tipo descriptivo, retrospectiva. Localidad: Provincia de Huancayo - Junín</p> <p>Diseño descriptivo busca describir e comportamiento de las variables del objeto de estudio.</p> <p>$X_1 \longrightarrow$ Descripción $X_2 \longrightarrow$ Descripción</p>
<p>Problema específico:</p> <p>¿Las infracciones cuyas multas tiene descuento por pronto pago son asumidas de manera responsable por los conductores infractores en la Ciudad de Huancayo?</p>	<p>Objetivo específico:</p> <p>Determinar que las multas por infracciones de tránsito que tienen descuento por pronto pago oportuno son las que se asumen de manera responsable por los conductores infractores en la Ciudad de Huancayo</p>	<p>Variable 2:</p> <p>RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. Se considera responsabilidad administrativa a la conducta del infractor respecto al pago de las</p>	<p>Población y Muestra:</p> <p>Población: 27,207 infractores en la provincia de Huancayo año 2017.</p> <p>Muestra: Determinada por fórmula para población conocida:</p> $n = \frac{N \times Z_a^2 \times p \times q}{d^2 \times (N-1) + Z_a^2 \times p \times q}$ <p>la misma que resulta 378 infractores.</p>

		<p>multas derivadas de las infracciones administrativas.</p> <p>Para la investigación se considera responsable a quien pagó la totalidad de la multa, poco responsable a quien pagó solo una parte de la multa y se considera irresponsable a quien no pagó la multa y mantiene la deuda.</p>	<p>Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos</p> <p>La observación: las fichas de recolección de información.</p> <p>Técnicas Estadísticas de Análisis y Procesamiento de Datos:</p> <p>Tabulación y análisis de la muestra con SPSS Estatisticocs 24</p>
--	--	---	---



INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA LA TESIS "INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS CONDUCTORES INFRACTORES EN HUANCAYO 2017

1. VARIABLE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

1.1 NÚMERO DE PAPELETA DE INFRACCIÓN

1.2 GRADUALIDAD DE LA INFRACCIÓN:

1.2.1. LEVE 1.2.2 GRAVE 1.2.3. MUY GRAVE

1.3 SANCIÓN PECUNIARIA CON DESCUENTO

1.3.1. 83% 1.3.2 67% 1.3.2 NO TIENE

1.4 SANCIÓN NO PECUNIARIA

1.4.1 INHABILITACIÓN PARA OBTENER LICENCIA DE CONDUCIR SI NO

1.4.2 SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR SI NO

1.4.3. INTERNAMIENTO DEL VEHÍCULO SI NO

1.5. REDUCCIÓN DE PUNTOS

1.5.1 5 puntos 1.5.2 20 puntos 1.5.3 50 puntos

2. VARIABLE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA.

2.1 SEXO DEL INFRACTOR

2.1.1. MASCULINO 2.1.2. FEMENINO

2.2 PAGO LA MULTA

2.2.1 TOTAL 2.2.2. A CUENTA 2.2.3 NO PAGÓ

2.3 ¿PLANTEA DESCARGO O INTERPONE RECURSO ADMINISTRATIVO?

2.3.1 NO 2.3.2 RECLAMA 2.3.3. RECURSO

Anexo N°03: Constancia emitida por la institución que acredita la realización del estudio



AUTORIZACIÓN PARA REALIZACIÓN DE INVESTIGACIÓN

El jefe del Servicio de Administración Tributaria de Huancayo que suscribe la presente, autoriza al Sr. JOSE LIZANDRO TUPPIA GONZALES, estudiante de la Maestría de Gestión Pública de la Escuela de Post Grado en la Universidad Cesar Vallejo, para la realización de la investigación denominada "Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores infractores en Huancayo - 2017" cuyo plan de trabajo se ha tenido a la vista. Para el efecto, se le ha brindado toda la información correspondiente a las papeletas de infracción de tránsito impuestas por la Policía Nacional del Perú, en el ámbito de la provincia de Huancayo, durante el año 2017, así como la información de los descargos y recursos presentados por los infractores.

Por tanto la investigación ha contado con información fidedigna que obra en nuestro archivos digitales y físicos, con la reserva de la información que las normas legales vigentes protegen y no pueden ser divulgadas.

Se otorga la presente a petición del interesado para los fines netamente académicos.

Huancayo, Agosto de 2018.



Abog. Wilfredo Araya De La Peña
Servicio de Administración Tributaria de Huancayo
JEFE

Anexo N°04: Base de datos

*BASE DE DATOS FINAL DE TESIS CHINO.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
1	1	1	1	1	1	1	1	1				
2	1	1	1	1	1	1	1	1				
3	1	1	1	1	1	1	1	1				
4	1	1	1	1	1	1	1	1				
5	1	1	1	1	1	1	1	1				
6	1	1	1	1	1	1	1	1				
7	1	1	1	1	1	1	1	1				
8	1	1	1	1	1	1	1	1				
9	1	1	1	1	1	1	1	1				
10	1	1	1	1	1	1	1	1				
11	1	1	1	1	1	1	1	1				
12	1	1	1	1	1	1	1	1				
13	1	1	1	1	1	1	1	1				
14	1	1	1	1	1	1	1	1				
15	1	1	1	1	1	1	1	1				
16	1	1	1	1	1	1	1	1				
17	1	1	1	1	1	1	1	1				
18	1	1	1	1	1	1	1	1				
19	1	1	1	1	1	1	1	1				
20	1	1	1	1	1	1	1	1				
21	1	1	1	1	1	1	2	1				
22	1	1	1	1	1	1	1	1				
23	1	1	1	1	1	1	1	1				

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

ES 03:33 p.m. 04/10/2018

*BASE DE DATOS FINAL DE TESIS CHINO.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
24	1	1	1	1	1	1	1	1				
25	1	1	3	1	1	1	1	1				
26	1	1	1	1	1	1	1	1				
27	1	1	1	1	1	1	1	1				
28	1	1	3	1	1	1	1	1				
29	1	1	1	1	1	1	1	1				
30	1	1	1	1	1	1	1	1				
31	1	1	1	1	1	1	1	1				
32	1	1	3	1	1	1	1	1				
33	1	1	1	1	1	1	1	1				
34	1	1	1	1	1	1	1	1				
35	1	1	1	1	1	1	1	1				
36	1	1	1	1	1	1	1	1				
37	1	1	1	1	1	1	1	1				
38	1	1	1	1	1	1	1	1				
39	1	1	1	1	1	1	1	1				
40	1	1	1	1	1	1	1	1				
41	1	1	1	1	1	1	1	1				
42	1	1	3	1	1	1	1	1				
43	1	1	1	1	1	2	1	1				
44	1	1	1	1	1	2	1	1				
45	1	1	1	1	1	2	1	1				
46	1	1	1	1	1	2	1	1				

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

ES 03:34 p.m. 04/10/2018



1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
47	1	1	1	1	1	2	1	1				
48	1	1	1	1	1	2	1	1				
49	1	1	1	1	1	2	1	1				
50	1	1	1	1	1	2	1	1				
51	1	1	1	1	1	2	1	1				
52	1	1	1	1	1	2	1	1				
53	1	1	1	1	1	2	1	1				
54	1	1	1	1	1	2	1	1				
55	1	1	1	1	1	2	1	1				
56	1	1	1	1	1	2	1	1				
57	1	1	1	1	1	2	1	1				
58	1	1	3	1	1	2	1	1				
59	1	1	3	1	1	2	1	1				
60	1	1	3	1	1	2	1	1				
61	1	1	1	1	1	2	1	1				
62	1	1	1	1	1	2	1	1				
63	1	1	1	1	1	2	1	1				
64	1	1	1	1	1	2	1	1				
65	1	1	1	1	1	2	1	1				
66	1	1	1	1	1	2	1	1				
67	1	1	1	1	1	2	1	1				
68	1	1	1	1	1	2	1	1				
69	1	1	1	1	1	2	1	1				

Vista de datos **Vista de variables**

*BASE DE DATOS FINAL DE TESIS CHINO.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
70	1	1	1	1	1	2	1	1				
71	1	1	1	1	1	2	1	1				
72	1	1	1	1	1	2	1	1				
73	1	1	1	1	1	2	1	1				
74	1	1	1	1	1	2	1	1				
75	1	1	1	1	1	2	1	1				
76	1	1	1	1	1	2	1	1				
77	1	1	1	1	1	2	1	1				
78	1	1	1	1	1	2	1	1				
79	1	1	1	1	1	2	1	1				
80	1	1	1	1	1	2	1	1				
81	1	1	1	1	1	2	1	1				
82	1	1	1	1	1	2	1	1				
83	1	1	1	1	1	2	1	1				
84	1	1	1	1	1	2	1	1				
85	1	1	1	1	1	2	1	1				
86	1	1	1	1	1	2	1	1				
87	1	1	1	1	1	2	1	1				
88	1	1	1	1	1	2	1	1				
89	1	1	1	1	1	2	1	1				
90	1	1	1	1	1	2	1	1				
91	1	1	1	1	1	2	1	1				
92	1	1	1	1	1	2	1	1				

Vista de datos **Vista de variables**

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

ES 03:35 p.m. 04/10/2018



1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
93	1	1	1	1	1	2	1	1				
94	1	1	1	1	1	2	1	1				
95	1	1	1	1	1	2	1	1				
96	1	1	1	1	1	2	1	1				
97	1	1	1	1	1	2	1	1				
98	1	1	1	1	1	2	1	1				
99	1	1	1	1	1	2	1	1				
100	1	1	1	1	1	2	1	1				
101	1	1	1	1	1	2	1	1				
102	1	1	1	1	1	2	1	1				
103	1	1	1	1	1	2	1	1				
104	1	1	1	1	1	2	1	1				
105	1	1	1	1	1	2	1	1				
106	1	1	1	1	1	2	1	1				
107	1	1	1	1	1	2	1	1				
108	1	1	1	1	1	2	1	1				
109	1	1	1	1	1	2	1	1				
110	1	1	1	1	1	2	1	1				
111	1	1	1	1	1	2	1	1				
112	1	1	1	1	1	2	1	1				
113	1	1	1	1	1	2	1	1				
114	1	1	1	1	1	2	1	1				
115	1	1	1	1	1	2	1	1				

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON





1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
116	1	1	1	1	1	2	1	1				
117	1	1	1	1	1	2	1	1				
118	1	1	1	1	1	2	1	1				
119	1	1	1	1	1	2	1	1				
120	1	1	1	1	1	2	1	1				
121	1	1	1	1	1	2	1	1				
122	1	1	1	1	1	2	1	1				
123	1	1	1	1	1	2	1	1				
124	1	1	1	1	1	2	1	1				
125	1	1	1	1	1	2	1	1				
126	1	1	1	1	1	2	1	1				
127	1	1	1	1	1	2	1	1				
128	1	1	1	1	1	2	1	1				
129	1	1	1	1	1	2	1	1				
130	1	1	1	1	1	2	1	1				
131	1	1	1	1	1	2	1	1				
132	1	1	1	1	1	2	1	1				
133	1	1	1	1	1	2	1	1				
134	1	1	1	1	1	2	1	1				
135	1	1	1	1	1	2	1	1				
136	1	1	1	1	1	2	1	1				
137	1	1	3	1	1	2	1	1				
138	1	1	3	1	1	2	1	1				

Vista de datos **Vista de variables**



	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
139	1	1	3	1	1	2	1	1				
140	1	1	3	1	1	2	1	1				
141	1	1	3	1	1	2	1	1				
142	1	1	3	1	1	2	1	1				
143	1	1	3	1	1	2	1	1				
144	1	1	3	1	1	2	1	1				
145	1	1	3	1	1	2	1	1				
146	1	1	3	1	1	2	1	1				
147	1	1	3	1	1	2	1	1				
148	1	1	3	1	1	2	1	1				
149	1	1	3	1	1	2	1	1				
150	1	1	3	1	1	2	1	1				
151	1	1	3	1	1	2	1	1				
152	1	1	3	1	1	2	1	1				
153	1	1	3	1	1	2	1	1				
154	1	1	1	1	1	2	1	1				
155	1	1	1	1	1	2	1	1				
156	1	1	1	1	1	2	1	1				
157	1	1	1	1	1	2	1	1				
158	1	1	1	1	1	2	1	1				
159	1	1	1	1	1	2	1	1				
160	1	1	1	1	1	2	1	1				
161	1	1	1	1	1	2	1	1				



1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
162	1	1	1	1	1	2	1	1				
163	1	1	1	1	1	2	1	1				
164	1	1	1	1	1	2	1	1				
165	1	1	1	1	1	2	1	1				
166	1	1	1	1	1	2	1	1				
167	1	1	1	1	1	2	1	1				
168	1	1	1	1	1	2	1	1				
169	1	1	1	1	1	2	1	1				
170	2	2	1	1	1	2	2	1				
171	2	2	1	1	1	2	1	1				
172	2	2	1	1	1	2	1	1				
173	2	2	1	1	1	2	1	1				
174	2	2	3	1	1	2	2	1				
175	2	2	3	1	1	2	1	1				
176	2	2	1	1	1	2	1	1				
177	2	2	1	1	1	1	1	1				
178	2	2	3	1	2	2	1	1				
179	2	2	1	1	2	1	1	1				
180	2	2	1	1	1	2	1	1				
181	2	2	3	1	1	1	1	1				
182	2	2	1	1	1	1	1	1				
183	2	2	1	1	1	1	1	1				
184	2	2	1	1	1	1	1	1				

Vista de datos Vista de variables





Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
185	2	2	1	1	1	1	1	1				
186	2	2	3	1	1	1	1	1				
187	2	2	1	1	2	1	1	1				
188	2	2	1	1	2	2	1	1				
189	2	2	1	1	2	2	1	1				
190	2	2	3	1	2	2	1	1				
191	2	2	1	1	2	2	1	1				
192	2	2	1	1	2	2	1	1				
193	2	2	3	1	2	2	1	1				
194	2	2	1	1	2	1	1	1				
195	2	2	1	1	2	1	1	1				
196	2	2	1	1	2	1	1	1				
197	2	2	3	1	2	1	1	1				
198	2	2	1	1	2	2	1	1				
199	2	2	1	1	2	2	1	1				
200	2	2	1	1	2	2	1	1				
201	2	2	3	1	1	2	1	1				
202	2	2	1	1	1	1	1	1				
203	2	2	1	1	1	2	1	1				
204	2	2	1	1	1	2	1	1				
205	2	2	1	1	1	2	1	1				
206	2	2	1	1	1	2	1	1				
207	2	2	1	1	1	2	1	1				

Vista de datos Vista de variables



1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
208	2	2	1	1	1	2	1	1				
209	2	2	1	1	1	2	1	1				
210	2	2	1	1	1	2	1	1				
211	2	2	1	1	1	2	1	1				
212	2	2	1	1	1	2	1	1				
213	2	2	1	1	1	2	1	1				
214	2	2	1	1	1	2	1	1				
215	2	2	1	1	1	2	1	1				
216	2	2	3	1	1	2	1	1				
217	2	2	3	1	1	2	1	1				
218	2	2	1	1	2	1	1	1				
219	2	2	1	1	2	1	1	1				
220	2	2	1	1	2	1	1	1				
221	2	2	1	1	2	1	1	1				
222	2	2	1	1	2	1	1	1				
223	2	2	1	1	2	1	1	1				
224	2	2	1	1	2	1	1	1				
225	2	2	1	1	2	1	1	1				
226	2	2	1	1	2	1	1	1				
227	2	2	1	1	2	1	1	1				
228	2	2	1	1	2	1	1	1				
229	2	2	1	1	2	1	1	1				
230	2	2	1	1	2	1	1	1				

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON



*BASE DE DATOS FINAL DE TESIS CHINO.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
230	2	2	1	1	2	1	1	1				
231	2	2	1	1	2	1	1	1				
232	2	2	1	1	2	1	1	1				
233	2	2	1	1	2	1	1	1				
234	2	2	1	1	2	1	1	1				
235	2	2	1	1	2	1	1	1				
236	2	2	1	1	2	1	1	1				
237	2	2	1	1	2	1	1	1				
238	2	2	1	1	2	1	1	1				
239	2	2	1	1	2	1	1	1				
240	2	2	1	1	2	1	1	1				
241	2	2	1	1	2	1	1	1				
242	2	2	1	1	2	1	1	1				
243	2	2	1	1	2	1	1	1				
244	2	2	1	1	2	1	1	1				
245	2	2	1	1	2	1	1	1				
246	2	2	1	1	2	1	1	1				
247	2	2	1	1	2	1	1	1				
248	2	2	1	1	2	1	1	1				
249	2	2	1	1	2	1	1	1				
250	2	2	1	1	2	1	1	1				
251	2	2	1	1	2	1	1	1				
252	2	2	1	1	2	1	1	1				

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

ES 03:39 p.m. 04/10/2018



1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
253	2	2	1	1	2	1	1	1				
254	2	2	1	1	2	1	1	1				
255	2	2	1	1	2	1	1	1				
256	2	2	1	1	2	1	1	1				
257	2	2	1	1	2	1	1	1				
258	2	2	3	1	2	1	1	1				
259	2	2	3	3	2	1	1	1				
260	2	2	3	1	2	1	1	1				
261	2	2	3	1	2	1	1	1				
262	2	2	3	2	2	1	1	1				
263	2	2	3	1	2	1	1	1				
264	2	2	3	1	2	1	1	1				
265	2	2	3	1	2	1	1	1				
266	2	2	3	1	2	1	1	1				
267	2	2	1	1	2	1	1	1				
268	2	2	1	1	2	1	1	1				
269	2	2	1	1	2	1	1	1				
270	2	2	1	1	2	1	1	1				
271	2	2	1	1	2	1	1	1				
272	2	2	1	1	2	1	1	1				
273	2	2	1	1	2	1	1	1				
274	2	2	1	1	2	1	1	1				
275	2	2	1	1	2	1	1	1				

Vista de datos **Vista de variables**

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

*BASE DE DATOS FINAL DE TESIS CHINO.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
276	2	2	1	1	2	1	1	1				
277	2	2	1	1	2	1	1	1				
278	2	2	1	1	2	1	1	1				
279	2	2	1	1	2	1	1	1				
280	2	2	1	1	2	1	1	1				
281	2	2	1	1	2	1	1	1				
282	2	2	2	1	2	1	1	1				
283	2	2	3	1	2	1	1	1				
284	2	2	3	1	2	1	1	1				
285	2	2	3	1	2	1	1	1				
286	2	2	3	1	2	1	1	1				
287	2	2	1	1	2	1	1	1				
288	2	2	1	1	5	1	1	1				
289	2	2	1	1	5	1	1	1				
290	2	2	1	1	5	1	1	1				
291	2	2	1	1	1	1	1	1				
292	2	2	1	1	2	1	1	1				
293	2	2	1	1	2	1	1	1				
294	2	2	1	2	2	1	1	1				
295	2	2	1	1	2	1	1	1				
296	2	2	1	1	2	1	1	1				
297	2	2	1	1	2	1	1	1				
298	2	2	1	1	2	1	1	1				

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

ES 03:40 p.m. 04/10/2018

*BASE DE DATOS FINAL DE TESIS CHINO.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
299	2	2	1	1	2	1	1	1				
300	2	2	1	1	2	1	1	1				
301	2	2	3	1	2	1	1	1				
302	2	2	3	1	2	1	1	1				
303	2	2	3	1	2	1	1	1				
304	2	2	3	1	2	1	1	1				
305	2	2	3	1	2	1	1	1				
306	2	2	3	1	2	1	1	1				
307	2	2	3	1	2	1	1	1				
308	2	2	3	1	2	1	1	1				
309	2	2	1	1	1	1	1	1				
310	2	2	1	1	1	1	1	1				
311	2	2	1	1	1	1	1	1				
312	2	2	1	1	1	1	1	1				
313	2	2	1	1	1	1	1	1				
314	2	2	1	1	1	1	1	1				
315	2	2	1	1	1	1	1	1				
316	2	2	1	1	1	1	1	1				
317	2	2	1	1	1	1	1	1				
318	2	2	1	1	1	1	1	1				
319	2	2	1	1	1	1	1	1				
320	2	2	1	1	1	1	1	1				
321	2	2	1	1	1	1	1	1				

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

ES 03:40 p.m. 04/10/2018

*BASE DE DATOS FINAL DE TESIS CHINO.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
322	2	2	1	1	1	1	1	1				
323	2	2	1	1	1	1	1	1				
324	2	2	1	1	1	1	1	1				
325	2	2	1	1	1	1	1	1				
326	2	2	1	1	1	1	1	1				
327	2	2	3	1	1	1	1	1				
328	2	2	3	1	1	1	1	1				
329	2	2	3	1	1	1	1	1				
330	2	2	1	1	1	2	1	1				
331	2	2	1	1	1	2	1	1				
332	2	2	1	1	1	2	1	1				
333	2	2	3	1	1	2	1	1				
334	2	2	3	1	1	2	1	1				
335	2	2	1	1	1	1	1	1				
336	2	2	1	1	1	1	1	1				
337	2	2	1	1	1	1	1	1				
338	2	2	1	1	1	1	1	1				
339	2	2	1	1	1	1	1	1				
340	2	2	1	1	1	1	1	1				
341	2	2	1	1	1	1	1	1				
342	2	2	1	1	1	1	1	1				
343	2	2	3	1	1	1	1	1				
344	3	3	3	1	3	3	1	2				

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

ES 03:41 p.m. 04/10/2018



1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
345	3	3	3	1	3	3	1	2				
346	3	3	1	1	1	1	1	2				
347	3	3	3	1	3	2	1	2				
348	3	3	3	1	3	2	1	2				
349	3	3	3	1	3	3	1	2				
350	3	3	3	1	3	3	2	2				
351	3	3	3	1	3	3	1	2				
352	3	3	3	1	3	3	1	2				
353	3	3	1	1	1	2	1	2				
354	3	3	3	1	1	2	1	2				
355	3	3	3	1	3	2	1	2				
356	3	3	1	1	5	1	1	2				
357	3	3	3	1	3	3	1	2				
358	3	3	3	1	4	2	1	2				
359	3	3	3	1	3	2	1	2				
360	3	3	3	1	3	3	1	2				
361	3	3	3	1	2	2	1	2				
362	3	3	3	1	3	3	1	2				
363	3	3	3	1	3	2	1	2				
364	3	3	3	1	3	3	1	2				
365	3	3	3	1	3	3	1	2				
366	3	3	3	1	3	3	1	2				
367	3	3	3	1	3	2	1	2				

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON





1: Visible: 8 de 8 variables

	GRADUALIDAD	PUNTOS	RESPONSABILIDAD	RECLAMOS	NOPECUNIARIA	RESPONDUCTOR	GENERO	REBAJA	var	var	var	var
368	3	3	3	1	3	2	1	2				
369	3	3	3	1	1	1	1	2				
370	3	3	1	3	3	3	1	2				
371	3	3	2	2	3	3	1	2				
372	3	3	1	2	5	1	2	2				
373	3	3	1	2	3	3	1	2				
374	3	3	3	2	2	2	1	2				
375	3	3	3	3	3	2	1	2				
376	3	3	3	3	3	3	2	2				
377	3	3	3	2	3	3	1	2				
378	3	3	3	2	3	3	1	2				
379												
380												
381												
382												
383												
384												
385												
386												
387												
388												
389												
390												

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

