



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA

Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los
conductores en la región Lima 2023

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Acosta Crispin, Jesus Exequiel (orcid.org/0000-0002-5497-798X)

ASESORES:

Dr. Ramirez Rios, Alejandro (orcid.org/0000-0003-0976-4974)

Dr. Cuya Chamilco, Paolo Victor (orcid.org/0000-0003-4545-3540)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2024

Dedicatoria

Dedico con toda mi alma mi tesis a mis padres, sus bendiciones a lo largo de mi vida me protegen y me llevan por el camino de la excelencia. Ellos son la razón de mi vida, todo lo que ahora soy es gracias a ellos.

Agradecimiento

A mis profesores. Sus experiencias y paciencia contribuyeron a mi experiencia en el camino de la investigación.

A la UCV por darnos la oportunidad de crecer profesionalmente.

A mi familia, en especial a mi hijo, que sin su apoyo incondicional y perseverancia no habría sido posible culminar este proyecto.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, RAMIREZ RIOS ALEJANDRO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC – LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS CONDUCTORES EN LA REGIÓN LIMA 2023", cuyo autor es ACOSTA CRISPIN JESUS EXEQUIEL, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 13.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 01 de Enero del 2024

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
RAMIREZ RIOS ALEJANDRO DNI: 07191553 ORCID: 0000-0003-0976-4974	Firmado electrónicamente por: ALRAMIREZRIO el 10-01-2024 08:07:57

Código documento Trilce: TRI - 0714481





UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, ACOSTA CRISPIN JESUS EXEQUIEL estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC – LIMA NORTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS CONDUCTORES EN LA REGIÓN LIMA 2023", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda citatextual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro gradoacadémico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, nicopiados.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de la información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Nombres y Apellidos	Firma
JESUS EXEQUIEL ACOSTA CRISPIN DNI: 32917503 ORCID: 0000-0002-5497-798X	Firmado electrónicamente por: JACOSTACR2 el 01- 01-2024 10:24:12

Código documento Trilce: TRI - 0714482



Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Declaratoria de autenticidad del asesor	iv
Declaratoria de originalidad del autor	v
Índice de contenidos	vi
Índice de tablas	vii
Índice de graficos y figuras	viii
Resumen.....	ix
Abstract.....	x
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	12
3.1 Tipo y diseño de investigación	12
3.2 Variables y operacionalización.....	12
3.3 Población, muestra, muestreo, unidad de análisis	13
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datosl	14
3.5 Procedimientos	15
3.6 Método de análisis de datos.....	16
3.7 Aspectos éticos.....	16
I.V. RESULTADOS	17
4.1 Resultados descriptivos	17
4.2 Análisis inferencial	21
V. DISCUSIÓN.....	24
V.I. CONCLUSIONES	30
V.I.I. RECOMENDACIONES.....	31
REFERENCIAS	32
ANEXOS.....	40

Índice de tablas

Tabla 1 Validación de Juicio de Expertos.....	15
Tabla 2 Estadística de Prueba de Infracciones de tránsito y Responsabilidad Administrativas	15
Tabla 3 Relación entre infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa.de consistencia	17
Tabla 4 Relación entre las multas y responsabilidad administrativa	18
Tabla 5 Relación entre tecnología y responsabilidad administrativa.....	19
Tabla 6 Relación entre sanciones administrativas y responsabilidad administrativa.	20
Tabla 7 Relación: Prueba de la relación Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa.....	21
Tabla 8 Relación: Prueba de la relación multas y responsabilidad administrativa	22
Tabla 9 Relación: Prueba de la relación tecnología y responsabilidad administrativa	22
Tabla 10 Relación: Prueba de la relación sanciones administrativas y responsabilidad administrativa	23

Índice de figuras

Figura 1 Relación entre infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa. ...	17
Figura 2 Relación entre las multas y responsabilidad administrativa.	18
Figura 3 Relación entre tecnología y responsabilidad administrativa.	19
Figura 4 Relación entre sanciones administrativas y responsabilidad administrativa.	20

Resumen

El presente trabajo tuvo como objetivo general determinar la relación entre las infracciones de tránsito y la responsabilidad administrativa en la región Lima 2023. La metodología empleada para la elaboración de esta investigación se fundamenta en el enfoque cuantitativo. La investigación fue básica con un nivel descriptivo correlacional. El diseño de la investigación es no experimental, de corte transversal. La población estuvo dada por los conductores de vehículos de las diferentes empresas de transporte de la región Lima de los cuales se consideró 96 conductores, a quienes se les aplicó la técnica de encuesta y el instrumento fue un cuestionario de 30 preguntas separadas por las dimensiones, entre las cuales tenemos a las multas, tecnología y sanciones, con la escala de Likert y el muestreo fue probabilístico aleatorio simple. Además, los instrumentos fueron validados mediante el juicio de expertos y aplicado su confiabilidad mediante el Alfa de Cronbach, obteniendo como resultado de las variables de fuerte confiabilidad. Los resultados indican que del 100% de los conductores encuestados se arribaron que el 69.8% de los conductores manifiestan que las infracciones de tránsito es regular y el 66.7% de los conductores manifiestan que la responsabilidad administrativa es regular y el análisis inferencial para la prueba de hipótesis nos mostraron un coeficiente de Rho de Spearman de 0.599, lo cual indica que existe una correlación positiva considerable entre dichas variables. Se concluye que existe relación significativa entre las infracciones de tránsito y la responsabilidad administrativa de los conductores de la Región Lima.

Palabras clave: Multas, tecnología, papeletas, vehículos, sanciones administrativas.

Abstract

Talking about Traffic in Lima is, without a doubt, touching on one of the main problems that affects the capital. Vehicular chaos affects our health, the disorder that reigns on our roads, lines of vehicles that seem endless, lights on all the roads, images and sounds that Lima residents observe and hear every day, every time we try to move from one place to another. another, and this causes drivers to commit traffic violations for various reasons. In this context, we have developed this research through a methodology that takes into account the type and design of the research, operationalization of the variables, population, sample and sampling, data collection techniques and instruments, procedures, methods of data analysis. data, technical aspects. The present research is quantitative, retrospective and descriptive, its objective is to demonstrate that drivers who have committed traffic violations assume different behavior regarding paying fines. To do this, information has been obtained from the drivers of different transport companies, information obtained by me when visiting the different transport companies. A sample of 80 drivers was used to analyze the behavior of the offending drivers, with respect to the infractions committed having been tabulated and processed to achieve the objectives.

Keyword: Fines, vehicular chaos, tickets, vehicles, administrative sanctions.

I. INTRODUCCIÓN

Las infracciones de tránsito representan un peligro constante en las vías públicas. Por tanto, la seguridad vial es muy importante y es una responsabilidad permanente porque nos asegura el buen funcionamiento del tránsito y permite disminuir el riesgo de lesiones y muertes causada por el tránsito. La responsabilidad administrativa en el ámbito de las infracciones de tránsito se ha convertido en un tema de creciente relevancia en el contexto legal y social, ya que busca establecer un equilibrio entre la necesidad de prevenir accidentes de tránsito y respetar los derechos de los conductores.

A **nivel internacional** la problemática de las infracciones de tránsito y la responsabilidad administrativa afecta significativamente a la seguridad vial y al estado de salud de millones de transeúntes. Según la OMS (2021) señaló que más de 1 millón de personas aproximadamente fallecen anualmente en carreteras, más de 3,500 decesos diarios y los accidentes viales son los principales motivos de muerte en los niños y jóvenes en el mundo, así mismo la OMS indicó que los accidentes de tránsito dejan 50 millones de heridos cada año, también Merino (2020) mencionó que cada año 1,350,000 de personas fallecen en todo el mundo. Eso implica 3,700 fallecidos al día. Mas del 50 % de víctimas son peatones, motociclistas y ciclistas, se calcula que las lesiones que se dan por accidentes se encuentran en el top 10 de causas de muerte en el mundo y para peatones entre 6 y 28 años es la causa principal. Además, Smith (2020), manifestó que las infracciones de tránsito son un problema persistente que contribuye significativamente a las tasas de accidentes de tránsito en EE.UU., por lo que resulta necesario investigar aquellos factores que sean realmente determinantes para este fenómeno. Según la Organización Panamericana de la Salud (2018), refiere que la seguridad vial es una preocupación constante en nuestras sociedades modernas, ya que las infracciones de tránsito representan una amenaza latente en la vía pública. Según Rojas (2018) manifestó con respecto a la responsabilidad administrativa, que no es responsable simplemente el que actúa con libertad, sino aquel que se vincula con un prohibido acto administrativo porque pudo conducirse de acuerdo a ley.

A **nivel nacional** el problema es que el transporte público es caótico e insuficiente. Investigaciones anteriores como las de García (2019) y Pérez (2021) han demostrado que las infracciones de tránsito están relacionadas con un

aumento en la congestión del tráfico y una disminución en la seguridad vial. En el primer semestre del año pasado los fallecidos alcanzaban cifras de más de 1500 personas, agregando estas cifras en los últimos 25 años en cuestión de accidentes de tránsito han dejado más de 1 millón de personas fallecidas en los más de 2,08 millones de accidentes.

La Defensoría del Pueblo (2022), a través del artículo N° 299/OCI/DP/2022, donde una menor fue obligada a permanecer en un depósito de la municipalidad San Martín de Porres, pronto de que el vehículo en el que se encontraba fue llevado a este depósito de control de tránsito. En atención a este problema, la defensoría solicitó la presencia de la PNP en operativos de control de tránsito a nivel nacional. Según Coaquira y Ramos (2020) manifestó que el Decreto Supremo N° 004- 2020-MTC-I10-2020, no está cumpliendo los objetivos por lo que fue creado, por lo que se puede ver que los derechos de legitimidad y defensa no están siendo respetados.

A **nivel local** la región Lima, no es la excepción a estos problemas. Con el fin de evitar accidentes e incentivar el cumplimiento de las reglas de tránsito en relación a la velocidad, existen instituciones que, con la intervención de la PNP, realizan la verificación de los límites máximos de velocidad a través de un dispositivo llamado cinemómetro. Así mismo, se ha considerado para este estudio a conductores de diferentes empresas de transporte, teniendo como referencia las papeletas con el Código M-20 (exceso de velocidad), considerando que por este código de papeleta existen cuatro tipos de infracciones: 1). M20a cuando supera el límite superior establecido hasta en 10 km/h adicionales, el monto de la multa es el 18% UIT (S/. 891.00), 2). M20b cuando supera el límite superior establecido en más de 10 km/h hasta en 30 km/h adicionales, el monto de la multa es el 24 % UIT (S/. 1,188.00), 3) M20c cuando supera el límite superior establecido en más de 30 km/h adicionales, el monto de la multa es el 50 % UIT (S/. 2,475.00), M20d cuando no respeta el límite máximo de velocidad establecido, el monto de la multa es el 18% UIT (S/. 891.00).

Según informó la SUTRAN, se colocaron más de 100,000 papeletas en el año 2022, a vehículos que sobrepasaron las velocidades máximas permitidas, incrementándose la cantidad de defunciones a causa de los accidentes de tránsito en los últimos años, cuyas principales causas son sobrepasar el límite de velocidad, conductores pasados de copas, no obedecer las señales de tráfico, todos ellos de

responsabilidad directa del que maneja el vehículo. En la actualidad, las infracciones de tránsito son un problema creciente que afecta a la seguridad vial y genera importantes consecuencias tanto para los conductores como para la administración pública encargada de su regulación y control. Sin embargo, a pesar de la existencia de normativas y sistemas de sanciones, se observa una falta de claridad en la atribución de responsabilidades administrativas ante infracciones de tránsito, ya que, de las papeletas impuestas en el año 2022, existe un gran porcentaje de conductores que no se hacen responsables de cancelar sus papeletas.

La problemática de la responsabilidad administrativa en la región Lima, como en muchas otras ciudades, puede ser variada y compleja, la falta de transparencia y algunos casos de corrupción pueden influir en la responsabilidad administrativa. Conductores que recurren a sobornos para evitar sanciones, lo que socava el sistema de justicia y la autoridad de tráfico local. Lima enfrenta problemas significativos de congestión de tráfico y falta de infraestructura adecuada. Esto puede contribuir a un mayor número de infracciones de tráfico y dificultar la capacidad de las autoridades para abordarlas de manera efectiva.

De acuerdo a los problemas mencionados se genera el Problema General ¿Cuál es la relación entre Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores de la Región Lima 2023?

Así mismo los problemas específicos (1) ¿Cuál es la relación entre las multas y la responsabilidad administrativa? (2) ¿Cuál es la relación entre la tecnología y la responsabilidad administrativa? (3) ¿Cuál es la relación entre las sanciones administrativas y la responsabilidad administrativa?

En referencia a la **justificación del estudio**, esta investigación se lleva a cabo porque las leyes de tránsito no se cumplen lo que ocasiona accidentes que involucran a los peatones y como las autoridades no toman medidas para sancionar estas violaciones, se crea un ambiente de impunidad para estos conductores y es de suma importancia porque nos permite repasar la normatividad legal vigente e investigar a los conductores infractores.

Siguiendo con la coherencia el **objetivo general**: Determinar la relación entre Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores en la Región Lima 2023 y los objetivos específicos: (1) Determinar la relación entre las multas y la responsabilidad administrativa, (2) Determinar la relación entre la

tecnología y la responsabilidad administrativa. (3) Determinar la relación entre las sanciones administrativas y la responsabilidad administrativa.

En cuanto a la **hipótesis general** se detalló: Las infracciones de tránsito se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa de los conductores en la Región Lima 2023. De la misma forma se menciona las hipótesis específicas: (1) Es probable que las multas se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa. (2) Es probable que las tecnologías se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa. (3) Es probable que las sanciones administrativas se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa.

II. MARCO TEÓRICO

Antecedentes nacionales en relación a los trabajos preliminares el objetivo fue determinar la relación entre las infracciones de tránsito y la responsabilidad administrativa, en referencia a la primera variable, se tiene que Sangama (2019) en su investigación no experimental y transversal encontró como resultados que el 96% de los encuestados considera que las sanciones sin nombre son una falta ya que no cumplen con la formalidad necesaria y solo el 4% considera que esta manera es correcta o no le da mucha importancia, sin embargo las infracciones de tránsito de las cuales los conductores no tienen conocimiento, los afecta de manera directa mediante las medidas cautelares que se emiten, vulnerando sus derechos y los principios por la arbitrariedad de la administración, la cual lo hace con el fin de recaudar fondos y no para ordenar el tránsito o el servicio de transporte en general. Asimismo, Tuppia (2018) planteó en su investigación de tipo retrospectivo descriptivo que, las infracciones de tránsito que se consideran muy graves dan lugar a multas que el conductor infractor no asume responsablemente en la provincia de Huancayo.

También, Bobadilla y Leyva (2020) en su estudio descriptivo que, Si bien la Ley de Administración General establece la culpabilidad como principio de la Ley de Sanciones Administrativas, los inspectores optaron por un sistema objetivo de responsabilidad para determinar la responsabilidad administrativa funcional, convirtiendo las excepciones en normas. También Yangalí (2018), sostuvo en su estudio cualitativo, de nivel exploratorio que en Lima Centro 2018, las condiciones de la gestión de tránsito se pueden determinar utilizándose la recolección de datos

donde se demostró que la gestión de tráfico de vehículos no está de manera regularizada por la Ley General de Transportes y Transportes Terrestres. Es por esto que el tratamiento hacia las sanciones y/o infracciones de tráfico se resuelve de manera más punitiva que preventiva.

Antecedentes Internacionales en relación a trabajos previos sobre la variable infracciones de tránsito, se tiene que Pazmiño (2019) en su investigación explicativa descriptiva obtuvo como resultados que más del 70% de personas, no tienen conocimiento sobre las infracciones de tránsito al manejar; y casi el 30% indica que si tiene conocimiento de estas, también informa que menos del 70% conocen la importancia de las infracciones de tránsito, sin embargo el resto si consideran importante este tema ya que es indispensable reducir las infracciones en esta región.

Así mismo, Gonzales (2019) quien afirmó que en su investigación transversal donde el reporte de accidentes y la encuesta fueron su fuente de datos, la gravedad según el tipo de transporte puede variar ya sea la edad, sexo o tipo de vía y puede tener diferentes consecuencias según la gravedad de la lesión en Andalucía – España. También, Granda (2018) en cuyo estudio obtiene como resultados que más de la mitad de encuestados piensan que incrementar la eficiencia en el desarrollo de infraestructura social y pública permite evitar estas infracciones en las vías principales, así como el 80% indica que necesitan innovar en la tecnología de gestión de tráfico ya que esto previene conductas infractoras en las ciudades globalizadas.

Infracciones de tránsito, Según Bosh (2020) define a las infracciones de tránsito como las violaciones a leyes y regulaciones de tránsito que gobiernan la forma en que los conductores deben operar sus vehículos en las carreteras. Estas infracciones pueden variar en gravedad, desde violaciones menores hasta violaciones graves que ponen en peligro la seguridad vial. De acuerdo a lo señalado por el Instituto Nacional de Seguridad en Carreteras de los Estados Unidos-NHTSA (2021) "Las infracciones de tránsito se producen cuando un individuo incumple las normas y regulaciones establecidas para la conducción de vehículos en carreteras públicas, lo que puede incluir exceso de velocidad, no ceder el paso en intersecciones, no usar el cinturón de seguridad, entre otros comportamientos prohibidos". Por otro lado, También, Vera (2021) define la consecuencia más grave de las infracciones de tránsito, puede ser la ocurrencia de accidentes, que pueden

resultar en daños materiales, lesiones o incluso la pérdida de vidas humanas. Teniendo un impacto en la seguridad vial ya que las infracciones de tránsito pueden socavar la seguridad vial en general, lo que afecta a toda la comunidad al aumentar lesiones y el riesgo de accidentes en carreteras.

Asimismo, según el Reglamento Nacional de Tránsito (2009), en el Perú el tratamiento de las infracciones de tránsito lo realiza el Servicio de Administración Tributaria (SAT); que es una institución descentralizada del Municipio de Lima Metropolitana y tiene la función de regular, fiscalizar y recaudar los ingresos tributarios y no tributarios en su jurisdicción de conformidad con el Decreto N° 225 y 227. En materia de infracciones de tránsito, el SAT se encuentra regulado por la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y sus modificatorias. Según el SAT (2021) difunde por medio de diferentes canales de información el cuadro de infracciones a las normas mencionadas, estableciendo la clasificación de la infracción y el monto de las multas.

En cuanto a las dimensiones, Bosh (2020) también menciona que las multas son sanciones económicas y se utilizan para penalizar a los conductores que violan las regulaciones de tráfico. Estas multas pueden variar en cantidad y gravedad según la naturaleza de la infracción y las leyes de tráfico local. Por otro lado, presenta diferentes tipos, entre ellas las multas con código M20 a, M20 b, M20 c, M20d. La autoridad facultada para imponer multas es la PNP, pero el cobro es responsabilidad de diversas instituciones dependiendo de la provincia en la que se encuentre. En la Región Lima una de las instituciones que maneja las multas es el SUTRAN como organismo supervisor y sancionador en las actividades de transporte. El conductor es responsable del pago de la multa, existe probabilidad de que el propietario del vehículo también puede ser responsable, por si el conductor no puede ser identificado, el propietario puede realizar una denuncia policial y quedar exento del pago de la multa. Para pagar la multa impuesta por el SUTRAN, el pago debe realizarse en cualquier agente nacional del Banco de la Nación o Banco BBVA Continental, presentando el número de boleto y dentro de las 24 horas el sistema SUTRAN lo descarga automáticamente y también se puede acceder a la plataforma virtual del SUTRAN y Puede pagar la multa con tarjeta de débito o crédito. Según Gestión (2023) El MTC, a través del SUTRAN, informó a los conductores que pueden acceder a descuentos por el pronto pago de multas. A

partir del día siguiente a la fecha de imposición, los administradores podrán acceder a descuentos de hasta el 83% por un plazo de cinco días hábiles. A partir del sexto día hasta el último día hábil antes de la notificación del cumplimiento de las sanciones, los directivos reciben un descuento del 67%. Multas código M20 (exceso de velocidad) sin descuento y otras que se consideran muy graves, como conducir ebrios o bajo efectos de estupefacientes u otras sustancias alucinógenas, conducir sin licencia, vehículos conducidos por menores, etc.

Así mismo, **la velocidad** es un tema común en las infracciones de tránsito y puede ser una de las infracciones más frecuentes en muchas jurisdicciones, conducir a una velocidad superior a la permitida constituye una infracción y puede resultar en una multa. Es por esto que la compañía reconocida por la venta de camionetas y automóviles Toyota (2023), en su artículo infracciones más comunes y como evitarlas menciona que exceder el límite de velocidad es una de las infracciones más comunes, conducir al límite de velocidad tiene consecuencias muy graves para su historial de conducción y también pone en riesgo la seguridad de los demás. Cabe recordar que la velocidad máxima en las calles y jirones en el Perú es de 30 km/h (antes era 40 km/h), y en las avenidas 50 km/h (antes era 60 km/h). También Bosh (2020) menciona que la tecnología desempeña un papel importante en la aplicación y el control de las infracciones de tránsito, así como en la mejora de la seguridad vial. Las cámaras de vigilancia son sumamente importantes porque nos permite monitorear el tránsito terrestre, la SUTRAN cuenta con el cinemómetro, que es un dispositivo que mide la velocidad del vehículo y con ello se puede clasificar el tipo de infracción cometida por el conductor infractor. Sin embargo, La ley (2016) menciona que existe una propuesta de que los aparatos o dispositivos tecnológicos no sean un medio para imponer multas o papeletas, más bien solo sea un medio adicional por el cual podrán visualizar y verificar la falta cometida, esto lo plantean en el proyecto de Ley N° 104/2016-CR, en donde indican también que varios de estos dispositivos no cuentan con la señalización correcta ni indicadores adecuados sobre la velocidad permitida. Por otro lado, el Banco Mundial (2020) recomienda que antes de la implementación de un Sistema de Control Automatizado se tiene que abordar requisitos legales mínimos para la aprobación de los tipos de cámaras que se vayan a colocar, certificación y calibración de los diferentes equipos, responsabilidad del conductor y dueño del vehículo, garantizar la seguridad de los datos obtenidos por estos dispositivos y sobre todo el uso

seguro de estos. Así como existe tecnología para medir las infracciones, estas se pueden evitar si se implantan tecnologías a uno de los factores principales en este problema, el cual es el vehículo, Según Pérez (2018), los vehículos por el paso del tiempo sufren el envejecimiento inevitable, es por eso que los nuevos procesos de seguridad han ayudado en los últimos años, en la actualidad diferentes marcas utilizan el airbag, los frenos ABS o detectores de obstáculos, entre otros y así poder tener mayor eficacia en referencia a la seguridad vial, lo cual se refleja en la cantidad de fallecidos en los últimos años se obtenían casi 8 millones de fallecidos por año y en el 2013 se alcanzó la cifra de un millón setecientos mil muertos, dato por el cual se refleja que la tecnología en los vehículos son de mucha ayuda para evitar infracciones y accidentes. Para cumplir con sus obligaciones y brindar mejores servicios a los usuarios, el SUTRAN acerca al Estado a la sociedad mediante el uso de nuevas tecnologías. Los usuarios pueden cancelar multas de manera virtual a través de la plataforma Págalo.pe desde su hogar ingresando al sitio web: www.pagalo.pe, seleccionando la opción adecuada, ingresando el número de boleta y verificando que los datos registrados sean los correctos. Finalmente, se enviará a su correo electrónico el comprobante que registraste en la plataforma pagolo.pe. Tenga en cuenta que es obligatorio introducir el número de boleta, DNI y el importe a pagar, de lo contrario el pago no será válido. Para el fraccionamiento se utilizan diversos códigos según el caso.

SUTRAN (2022) ha lanzado diversas herramientas digitales para mejorar la seguridad y eficiencia del transporte terrestre, entre ellas: 1). Box virtual para operadores, esta herramienta permite a las empresas de transporte terrestre conocer violaciones de quienes esperan el pago, reportar rapidez y realizar diversas consultas. Se puede acceder a esta plataforma desde cualquier lugar, a través de una computadora o dispositivo móvil con internet. 2). Mapa interactivo de alertas, esta herramienta permite a los usuarios verificar el estado del tránsito en las vías nacionales por diversos motivos que perturban y/o limitan el tránsito. Este mapa se actualiza permanentemente con información oficial.

Así mismo, Bosh (2020) indica que las **sanciones administrativas**, son medidas disciplinarias o punitivas teniendo a las más comunes la imposición de una multa o penalización monetaria. Estas se dan cuando un conductor no cumple con respetar el RNT y demás normas, como por ejemplo tenemos la cancelación definitiva del brevete, la suspensión de la licencia e inhabilitación del conductor.

Existen una serie de sanciones administrativas como suspensión de permisos de conducir, revocación de permisos de conducir con certeza, inhabilitación de conductores, revocación de permisos para prestar servicios de transporte, multas a conductores o peatones, entre otras. Es ejecutado por los gobiernos municipales provinciales y varias agencias estatales, incluido el SUTRAN, y se aplica a las personas que cometen infracciones que violan las normas de transporte y a quienes viajan por la vía pública en violación de las normas de tránsito. Si el conductor acumula por primera vez un total de 100 puntos definitivos en su expediente, el municipio o SUTRAN le suspenderá la licencia de conducir por 6 meses, si por segunda vez suma otros 100 puntos, le suspenderá por 1 año, y si por tercera vez acumulas 100 puntos dentro de 2 años, tu licencia de conducir será cancelada definitivamente. También las distracciones al volante, como por ejemplo el uso del celular, maquillarse o comer, etc. Pueden llevar a cometerlas ya que reducen la atención del conductor en la carretera. Según la Policía Nacional del Perú-PNP (2023), alrededor del 25% de los accidentes en Lima involucran a conductores que prestan más atención a sus teléfonos celulares que a la carretera. Esta es una infracción de tránsito muy común y se considera grave. También se encontró las señales de tránsito son muy importantes, el no obedecer señales de tráfico, ignorar señales de alto, ceda el paso, semáforos en rojo o señales de tráfico puede dar lugar a infracciones y, en ocasiones, a accidentes. Según Pyramid Consulting (2019), define que no respetar las normas de adelantamiento como realizar adelantamientos de manera peligrosa, sin respetar las distancias de seguridad, puede dar lugar a infracciones graves. Por otro lado, Según National Highway Traffic Safety Administration (2021) en su artículo conducir de forma segura menciona que no usar el cinturón de seguridad, es una infracción común que puede resultar en multas ya sea en el pasajero o el conductor. Siendo este el elemento más eficiente al momento de salvar vidas, usarlo disminuye de manera considerable los diferentes riesgos. Finalmente, existe una manera de regulación en todos los países, entre ellos Coveñas (2022) define que recibir una multa económica es la consecuencia más común de una infracción de tránsito. El valor de la papeleta impuesta se rige por las leyes locales y de acuerdo a que tan grave fue la infracción.

Responsabilidad Administrativa, según Quispe (2018) La responsabilidad administrativa en el contexto de las infracciones de tránsito se refiere a la obligación

que tienen los conductores de asumir las consecuencias legales y financieras de sus acciones cuando cometen una infracción de tránsito, pero sin implicar necesariamente un proceso judicial penal. Esta responsabilidad recae en la esfera administrativa, lo que significa que está relacionada con las sanciones y medidas impuestas por las autoridades de tránsito y no necesariamente por un tribunal de justicia. El procedimiento administrativo para el procesamiento de infracciones de tránsito puede variar según la jurisdicción y las leyes locales, pero generalmente sigue un conjunto de pasos similares.

Asimismo, Ibáñez (2020) menciona que si la infracción de tránsito es detectada por un oficial de policía de tránsito u otro agente de aplicación de la ley. Esto puede ocurrir durante una parada de tráfico, a través de cámaras de seguridad de tráfico o mediante otros medios de vigilancia y después de detectar la infracción, el oficial notificará al conductor de la violación cometida. Esto generalmente se hace emitiendo una citación, una multa o una notificación por escrito que incluye detalles sobre la infracción y las sanciones potenciales.

Por otro lado, Quispe (2018) El proceso de pago de una multa generalmente implica una serie de procedimientos que realizan para satisfacer la sanción impuesta por una infracción de tráfico u otra violación de la ley. Según Rodríguez (2018) en muchos casos, se ofrece al conductor la opción de pagar una multa en lugar de impugnar la infracción. Si el conductor decide pagar la multa, generalmente se proporcionan instrucciones claras sobre cómo hacerlo, incluidas las fechas y límite de pago.

También Quispe (2018) menciona que si el conductor considera que la infracción fue injusta o que no cometió la violación, tienen el derecho de presentar un recurso ya sea de reconsideración, cuando no estes de acuerdo con la decisión contenida en una resolución administrativa o de apelación cuando el recurso no es favorable y puedes presentar tu descargo cuando no estás de acuerdo con la falta que te atribuyen. Para hacerlo, el conductor deberá cumplir los plazos establecidos.

También Neyra (2018) afirma que, en muchos casos, se programa una audiencia administrativa para que el conductor y las autoridades de tránsito presenten sus argumentos. Durante la audiencia, el conductor puede presentar pruebas y testigos en su defensa. Siendo el funcionario administrativo encargado de tomar una decisión sobre la infracción. Esto puede incluir confirmar la infracción y las sanciones, reducir las sanciones, o en algunos casos, anular la infracción si

se demuestra que fue injusta. Asimismo, Pérez (2020) menciona que, si el conductor no está satisfecho con la decisión de la audiencia administrativa, generalmente tiene el derecho de apelar ante una autoridad superior. Esto podría implicar un proceso de apelación más formal y la presentación de argumentos adicionales. Si se confirma la infracción, el conductor generalmente debe cumplir con las sanciones impuestas.

Quispe (2018) menciona que **la Educación Vial**, es un componente esencial de la formación de conductores y peatones, y tiene como objetivo promover la seguridad en las carreteras y reducir los accidentes de tráfico. Por otro lado, Zolensky (2020) indica que la educación vial debe entenderse como un conocimiento permanente de la normatividad vigente para prevenir todo tipo de accidentes y es un requisito importante para usar las vías públicas ya sea como pasajero, peatón o conductor.

El MTC realiza un curso de Seguridad Vial para Conductores, dicho curso les permite a los conductores mejorar su historial en el Sistema de Control de Licencias de Conductor por Puntos, la aprobación del curso le otorga al titular un descuento de 30 puntos negativos. Es decir, si el ciudadano acumula 50 puntos en contra, con el curso aprobado solo le quedarán 20 puntos en contra.

Garanley (2022) menciona que existe pérdida de puntos en el carnet de conducir ya que, en muchos países las infracciones de tránsito conllevan la pérdida de puntos en la licencia de conducir. Cuando se alcanza un cierto número de puntos perdidos, se puede suspender la licencia de conducir. Araujo (2020) menciona que el incremento del seguro sucede porque algunas infracciones pueden elevar las primas de seguros de automóviles, ya que se considera que el conductor es un riesgo mayor. Así mismo existen consecuencias legales, en casos graves, como conducir en estado de ebriedad o causar un accidente grave debido a una infracción, se pueden tomar acciones legales que pueden llevar a multas más altas, pérdida del permiso de conducir o incluso tiempo en prisión.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1 Tipo de investigación

Según Cravino (2021) esta investigación es de tipo básica, la cual es aquella que se enfoca en la generación de conocimientos teóricos o conceptuales sin un propósito inmediato de aplicabilidad práctica. También es de tipo cuantitativo, según Palermo (2019) La investigación cuantitativa es valiosa para obtener una comprensión objetiva y cuantitativa de fenómenos, identificar patrones y relaciones, y probar teorías y suposiciones. El método que utiliza es la lógica deductiva ya que, es un tipo de razonamiento lógico en el cual se llega a una conclusión específica a partir de una serie de premisas o proposiciones dadas.

3.1.2. Diseño de la investigación

Se consideró como diseño no experimental transeccional, descriptivo correlacional causal. Por otro lado, Pinto (2020) establece que la investigación de tipo **descriptivo correlacional**, es un enfoque valioso para explorar y describir las relaciones entre variables en un contexto de investigación, es decir, se reúne información sin hacer cambios al sujeto de estudio.

Según Pérez (2018) el diseño de investigación es fundamental para garantizar que la investigación sea válida, confiable y produzca resultados significativos.

3.2. Variables y operacionalización

Variable 1: Infracciones de tránsito (variable cuantitativa ordinal)

Variable 2: Responsabilidad Administrativa (variable cualitativa ordinal)

Definición conceptual

Infracciones de tránsito: Según Bosh (2020) "Son las violaciones a leyes y regulaciones de tránsito que gobiernan la forma en que los conductores deben operar sus vehículos en las carreteras. Estas infracciones pueden variar en

gravedad, desde violaciones menores hasta violaciones graves que ponen en peligro la seguridad vial.”.

Responsabilidad Administrativa: Según Quispe (2018) “La responsabilidad administrativa en el contexto de las infracciones de tránsito se refiere a la obligación que tienen los conductores de asumir las consecuencias legales y financieras de sus acciones cuando cometen una infracción de tránsito, pero sin necesariamente implicar un proceso judicial penal.”

Definición operacional

Infracciones de tránsito: Se define como conducir un vehículo a una velocidad superior a la máxima permitida en una vía en función de las señales de límite de velocidad publicadas o las regulaciones locales. Una infracción de exceso de velocidad se registra cuando un vehículo es captado por un radar o un dispositivo de medición de velocidad circulando a una velocidad igual o superior al 10% por encima del límite de velocidad establecido en la vía.

Responsabilidad Administrativa: Se define como la falta de cumplimiento de las leyes de tránsito por parte de un conductor, que resulta en acciones u omisiones que perjudican la integridad de peatones, la eficacia y la equidad de la aplicación de las leyes de tránsito.

3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis

3.3.1. Población

La población estuvo conformada por el conjunto de conductores de las empresas de transporte de la Región Lima que se visitó para este trabajo de investigación, obteniendo la data de aproximadamente 70 conductores por empresa, por lo tanto, no es de conocimiento el número total de conductores para la población. Según Espinoza (2019), la población se refiere al grupo completo de individuos que comparten características específicas y que son el foco de estudio de la investigación.

3.3.2. Muestra

Por otro lado, Romero (2020) definió que la muestra se refiere a un grupo o subconjunto representativo de la población total que se estudian para obtener conclusiones más amplias sobre la población total de interés. Para determinar el tamaño de la muestra, aplicamos la fórmula para una población no conocida a un nivel de confianza de 95% obteniendo un valor de $Z=1.96$. El error muestral

considerado es de 10% ya que los datos han sido obtenidos de manera objetivos mediante el cuestionario a un grupo de conductores por empresa de transporte. Así mismo, se consideró una probabilidad de éxito y probabilidad desfavorable del 50%. Lo cual nos dio como resultado que nuestra muestra seria de 96 conductores, se detalla la formula, el procedimiento y el resultado en la parte de anexos.

3.3.3. Muestreo

Para Chero (2020), el muestreo en una tesis se refiere al proceso de selección de la muestra, es decir, la elección de los elementos o individuos que formarán parte del estudio. El muestreo es fundamental, ya que la calidad de la muestra puede influir en la validez de los resultados obtenidos en la investigación. El muestro utilizado fue el probabilístico, ya que, de los miembros de cada empresa de transporte visitada, se eligieron al azar sin reemplazo hasta completar la muestra deseada.

3.3.4. Unidad de análisis

Por otro lado, Molina (2017), La unidad de análisis en una tesis se refiere a la entidad que es objeto de estudio y análisis dentro de la investigación. Nuestra unidad de análisis fueron los conductores encuestados ya que se analizó las respuestas de estos para así extraer conclusiones en base a sus respuestas, conocimientos y comportamientos en base a las variables.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica que se utilizó es la encuesta, Gauchi (2017) menciona que una encuesta es una técnica de investigación utilizada en diversos campos, incluyendo la investigación académica, el marketing y otros, para recopilar datos y obtener información sobre una muestra de individuos o entidades con el fin de analizar sus opiniones, actitudes, comportamientos, características demográficas u otras variables de interés. También Gauchi (2017) menciona que las encuestas son una herramienta valiosa para recopilar datos cuantitativos y cualitativos a partir de una muestra representativa de una población más grande que servirá para recabar información que se requiere a través de la muestra preestablecida. En esta investigación se utilizó un cuestionario con 30 preguntas con referencia a las 2 variables, 14 ítems y 16 ítems para la primera y segunda variable respectivamente.

Validación

Según Márquez (2018) La validez de un instrumento de medición se refiere a la precisión con la que mide lo que pretende medir. Para la validez del instrumento en esta investigación se utilizó el juicio de expertos de dos maestros y un doctor los cuales emitieron de manera positiva la aprobación de dicho instrumento considerándolo aplicable.

Tabla 1

Validación de Juicio de Expertos

N°	APELLIDOS Y NOMBRES	DECISIÓN
J1	Sánchez Farias Mirtha Lisbeth	Aplicable
J2	Lapoint Montes Victorio Alfredo	Aplicable
J3	Rivera Castilla Samuel Vladimir	Aplicable

Confiabilidad

Tabla 2

Estadística de Prueba de Infracciones de tránsito y Responsabilidad Administrativa

Variable	Alfa de Cronbach	N° de elementos
Infracciones de tránsito	0,746	14
Responsabilidad Administrativa	0,787	16

Se visualiza que el coeficiente de Alfa de Cronbach de la variable Infracciones de Tránsito tiene un valor de 0,75 y Responsabilidad Administrativa tiene un valor de 0,79, cuyos valores según los niveles de confiabilidad obtienen una Fuerte Confiabilidad.

3.5. Procedimientos

Para llevar a cabo una encuesta el instrumento a utilizar es el cuestionario o formulario diseñado específicamente para recopilar información de los participantes de la investigación en el cual habrá preguntas las cuales serán respondidas por los conductores de la región Lima. Estas preguntas tratan sobre las sanciones o multas aplicadas por los diferentes entes fiscalizadores, la falta de notificación al debido proceso, la ejecución de la sanción y cuál es el motivo del porque se cancelan o no las sanciones impuestas.

3.6. Método de análisis de datos

Para realizar el análisis de los datos obtenidos a través de las encuestas se utilizará las herramientas estadísticas de los programas SPSS y EXCEL.

El procesamiento de datos inicia con la aplicación del instrumento, con la principal finalidad de obtener información o datos, para esto los cuadros, gráficos y los datos que se observaran en el siguiente capítulo son presentados usando el programa de EXCEL, procesándolos en el programa SPSS mediante tablas y figuras interpretadas, además se utilizó el método estadístico de Rho de Spearman para el análisis interferencial.

3.7. Aspectos éticos

Se realizó las encuestas de manera anónima, para los autores citados se utilizó las normas APA versión 7 para referenciar y respetas las ideas de estos y para la data se pidió autorización de las empresas de transporte las cuales nos brindaron su apoyo a través de los conductores que colaboraban con estas y así poder recaudar la información necesaria.

IV. RESULTADOS

Análisis descriptivo

Análisis descriptivo del objetivo general: relación entre infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa.

Se aprecia de la tabla 3 y figura 1 que, del total de conductores encuestados, cualquiera sea la infracción de tránsito, consideran que tiene un nivel bajo solo en un 7.3%, regular en un 69.8% y alto en un 22.9%. Así mismo, solo el 2.1% de los conductores encuestados manifestaron tener una baja responsabilidad administrativa, 66.7% de manera regular y 31.3% un nivel alto.

Tabla 3

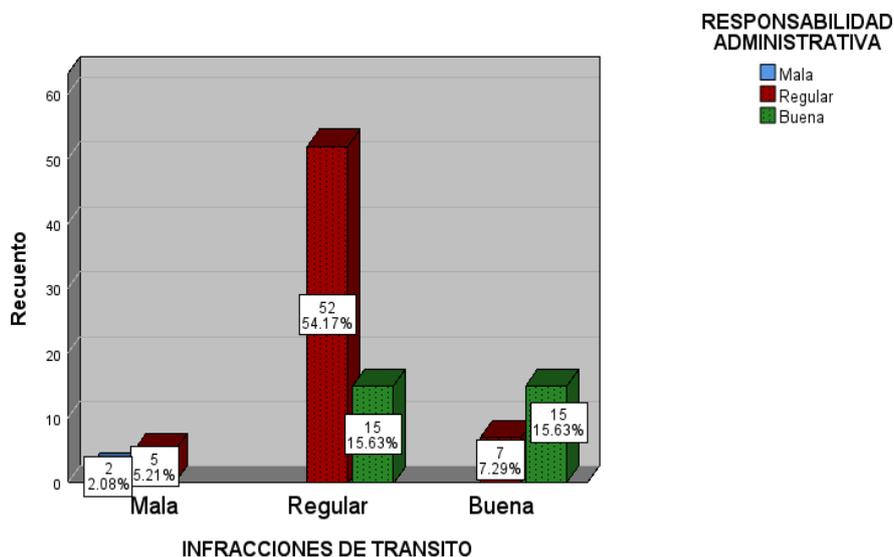
Relación entre infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa.

			RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA			Total
			Bajo	Regular	Alto	
INFRACCIONES DE TRANSITO	Bajo	Recuento	2	5	0	7
		% del total	2.1%	5.2%	0.0%	7.3%
	Regular	Recuento	0	52	15	67
		% del total	0.0%	54.2%	15.6%	69.8%
	Alto	Recuento	0	7	15	22
		% del total	0.0%	7.3%	15.6%	22.9%
Total	Recuento	2	64	30	96	
	% del total	2.1%	66.7%	31.3%	100.0%	

Nota, se muestran los datos descriptivos cruzados de infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa.

Figura 1

Relación entre infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa.



Análisis descriptivo de objetivo específico 1: relación entre las multas y responsabilidad administrativa.

Se aprecia de la tabla 4 y figura 2, que, del total de conductores encuestados, las multas, tiene un incremento en el nivel bajo a comparación de las infracciones de tránsito en un 22.9%, regular en un 71.9% y alto solo en un 5.2%. Así mismo, el 2.1% de los conductores encuestados manifestaron tener una baja responsabilidad administrativa, 66.7% de manera regular y 31.3% un nivel alto.

Tabla 4

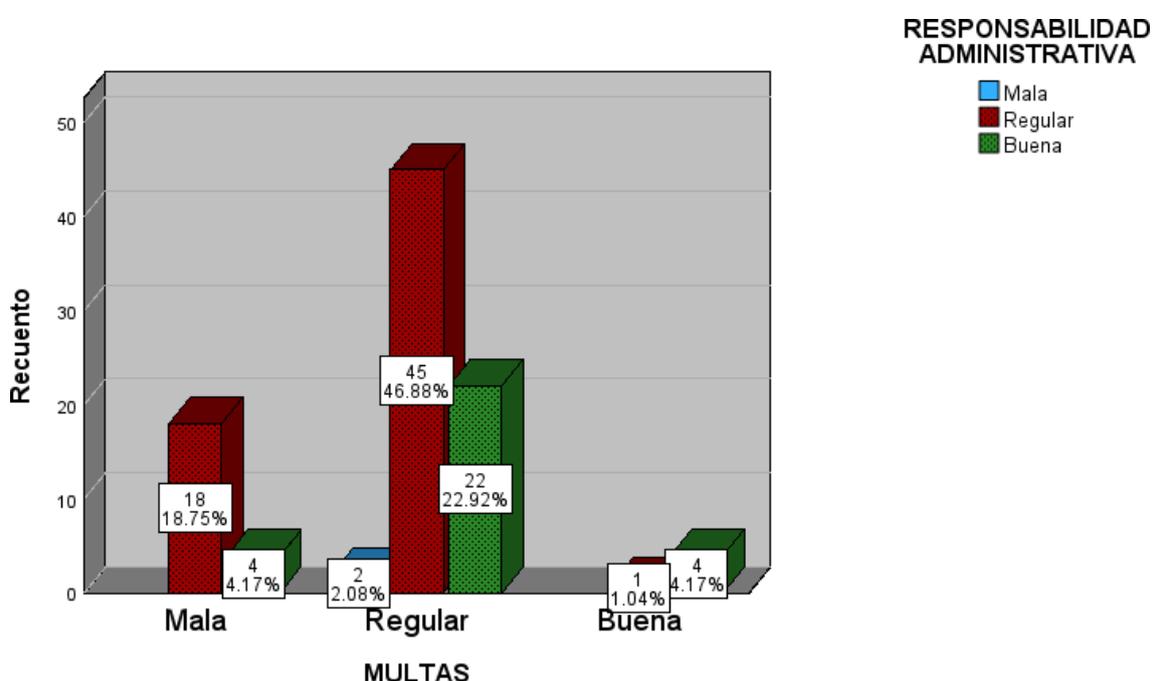
Relación entre las multas y responsabilidad administrativa.

		RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA			Total	
		Bajo	Regular	Alto		
MULTAS	Bajo	Recuento	0	18	4	22
		% del total	0.0%	18.8%	4.2%	22.9%
	Regular	Recuento	2	45	22	69
		% del total	2.1%	46.9%	22.9%	71.9%
	Alto	Recuento	0	1	4	5
		% del total	0.0%	1.0%	4.2%	5.2%
Total	Recuento	2	64	30	96	
	% del total	2.1%	66.7%	31.3%	100.0%	

Nota, se muestran los datos descriptivos cruzados de multas y responsabilidad administrativa.

Figura 2

Relación entre las multas y responsabilidad administrativa.



Análisis descriptivo de objetivo específico 2: relación entre tecnología y responsabilidad administrativa.

Se aprecia de la tabla 5 y figura 3, que, del total de conductores encuestados, las multas, tiene un incremento en el nivel bajo a comparación de las infracciones de tránsito en un 22.9%, regular en un 71.9% y alto solo en un 5.2%. Así mismo, el 2.1% de los conductores encuestados manifestaron tener una baja responsabilidad administrativa, 66.7% de manera regular y 31.3% un nivel alto.

Tabla 5

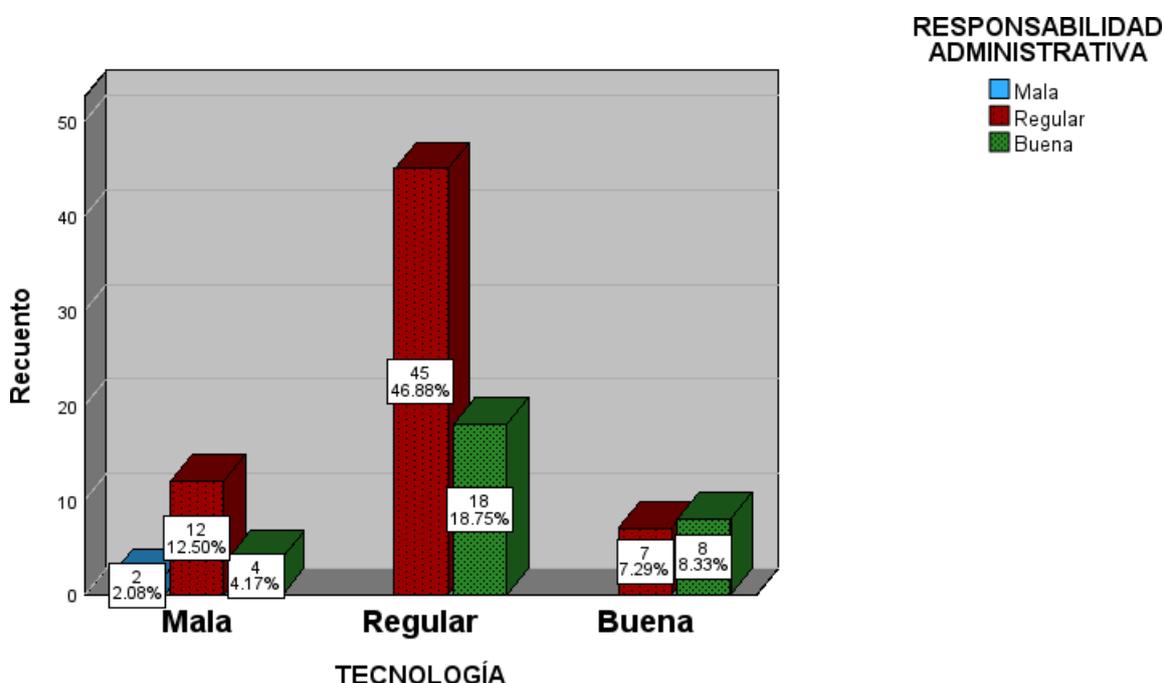
Relación entre tecnología y responsabilidad administrativa.

		RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA			Total	
		Bajo	Regular	Alto		
TECNOLOGÍA	Bajo	Recuento	2	12	4	18
		% del total	2.1%	12.5%	4.2%	18.8%
	Regular	Recuento	0	45	18	63
		% del total	0.0%	46.9%	18.8%	65.6%
	Alto	Recuento	0	7	8	15
		% del total	0.0%	7.3%	8.3%	15.6%
Total	Recuento	2	64	30	96	
	% del total	2.1%	66.7%	31.3%	100.0%	

Nota, se muestran los datos descriptivos cruzados de tecnología y responsabilidad administrativa.

Figura 3

Relación entre tecnología y responsabilidad administrativa.



Análisis descriptivo de objetivo específico 3: relación entre sanciones administrativas y responsabilidad administrativa.

Se aprecia de la tabla 6 y figura 4, que, del total de conductores encuestados, las multas, tiene un incremento en el nivel bajo a comparación de las infracciones de tránsito en un 22.9%, regular en un 71.9% y alto solo en un 5.2%. Así mismo, el 2.1% de los conductores encuestados manifestaron tener una baja responsabilidad administrativa, 66.7% de manera regular y 31.3% un nivel alto.

Tabla 6

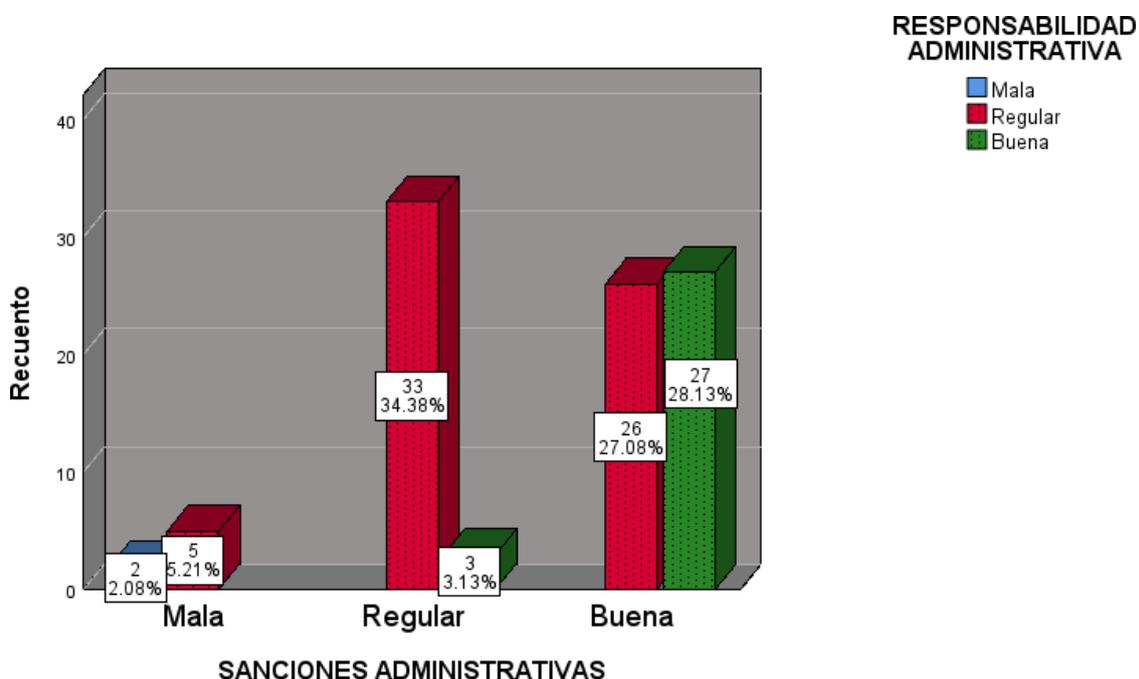
Relación entre sanciones administrativas y responsabilidad administrativa.

			RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA			Total
			Bajo	Regular	Alto	
SANCIONES ADMINISTRATIVAS	Bajo	Recuento	2	5	0	7
		% del total	2.1%	5.2%	0.0%	7.3%
	Regular	Recuento	0	33	3	36
		% del total	0.0%	34.4%	3.1%	37.5%
	Alto	Recuento	0	26	27	53
		% del total	0.0%	27.1%	28.1%	55.2%
Total	Recuento	2	64	30	96	
	% del total	2.1%	66.7%	31.3%	100.0%	

Nota, se muestran los datos descriptivos cruzados de sanciones y responsabilidad administrativa.

Figura 4

Relación entre sanciones administrativas y responsabilidad administrativa.



ANALISIS INFERENCIAL

Prueba de hipótesis general

H0: Las infracciones de tránsito no se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa de los conductores en la Región Lima 2023.

H1: Las infracciones de tránsito se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa de los conductores en la Región Lima 2023.

Según lo observado en la tabla N° 7 se cuenta con suficiente evidencia estadística para inferir que la variable Infracciones de tránsito se relaciona significativamente con la variable Responsabilidad administrativa con un grado de correlación positiva moderada según la Rho de Spearman de 0.599. Además, el nivel de significancia bilateral fue menor a 0,05 ($0,001 < 0,05$), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, es por esto que se determinó que las infracciones de tránsito se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa de los conductores en la Región Lima 2023.

Tabla 7

Relación: Prueba de la relación Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa

		Responsabilidad Administrativa	
Rho de Spearman	Infracciones de Tránsito	Coefficiente de correlación	.599**
		Sig. (bilateral)	<.001
		N	96

Nota, se muestra el análisis correlacional entre infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa.

Prueba de hipótesis específica 1

H0: Las multas no se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa.

H1: Las multas se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa.

Según lo observado en la tabla N°8 según la Rho de Spearman de 0.277 indica la existencia de una correlación positiva débil entre multas y responsabilidad administrativa.

Por otra parte, el nivel de significancia bilateral fue menor a 0,05 ($0,006 < 0,05$), significa que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, es

por esto que se determinó que las multas se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa de los conductores en la Región Lima 2023.

Tabla 8

Relación: Prueba de la relación multas y responsabilidad administrativa

		Responsabilidad Administrativa	
Rho de Spearman	Multas	Coeficiente de correlación	.277**
		Sig. (bilateral)	.006
		N	96

Nota, se muestra el análisis correlacional entre multas y responsabilidad administrativa.

Prueba de hipótesis específica 2

H0: Las tecnologías no se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa.

H1: Las tecnologías se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa.

En la tabla N°9 según la Rho de Spearman tuvo como resultado de 0.273, del cual se deduce que hay relación entre tecnología y responsabilidad administrativa entre los conductores de la Región Lima 2023, siendo su correlación positiva débil.

Asimismo, el nivel de significancia bilateral que se produjo fue menor a 0,05 ($0,007 < 0,05$) es por esto que, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, con esto se determinó que las tecnologías se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa entre los conductores de la Región Lima 2023.

Tabla 9

Relación: Prueba de la relación tecnología y responsabilidad administrativa

		Responsabilidad Administrativa	
Rho de Spearman	Tecnología	Coeficiente de correlación	.273**
		Sig. (bilateral)	.007
		N	96

Nota, se muestra el análisis correlacional entre tecnología y responsabilidad administrativa.

Prueba de hipótesis específica 3

H0: Las sanciones administrativas no se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa.

H1: Las sanciones administrativas se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa.

Según lo observado en la tabla N° 10 que antecede el coeficiente Rho Spearman tuvo como resultado 0,668, por lo tanto, se cuenta con suficiente evidencia estadística para inferir que la variable sanción administrativa se relaciona significativamente con la Responsabilidad administrativa. Por otra parte, el nivel de significancia bilateral fue menor a 0,05 ($0,001 < 0,05$), significa que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa es por esto que se determinó que las multas se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa de los conductores en la Región Lima 2023.

Tabla 10

Relación: Prueba de la relación sanciones administrativas y responsabilidad administrativa

		Responsabilidad Administrativa	
Rho de Spearman	Sanciones Administrativas	Coeficiente de correlación	.668**
		Sig. (bilateral)	<.001
		N	96

Nota, se muestra el análisis correlacional entre sanciones administrativas y responsabilidad administrativa.

V. DISCUSIÓN

Influir en la responsabilidad administrativa de los conductores de la Región Lima es uno de los objetivos estratégicos en el sector transporte ya que el caos vehicular afecta nuestra salud, el desorden que reinan en nuestras pistas, filas de vehículos que parecen interminables, luces en todas las pistas, entre otros, y considerando la importancia que tiene la responsabilidad administrativa dentro de este sector, los porcentajes específicos de responsabilidad administrativa en relación con las infracciones de tránsito pueden variar ya que depende de diversos factores, se puede decir que las leyes de tránsito establecen ciertas responsabilidades para los conductores en caso de infracciones. Por ejemplo, el conductor suele ser responsable por excesos de velocidad, no respetar señales de tráfico, conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias, entre otras. Sin embargo, en algunos casos, la responsabilidad administrativa puede recaer también en el propietario del vehículo si se demuestra que permitió que otra persona condujera su vehículo cometiendo una infracción. Es decir, los empleadores también pueden ser considerados responsables si sus empleados cometen infracciones mientras conducen vehículos de la empresa. Entonces el porcentaje de responsabilidad administrativa puede variar según la gravedad de la infracción, las circunstancias individuales del caso y las leyes locales. En algunos casos se pueden tener disposiciones más estrictas que atribuyan una mayor responsabilidad al conductor, mientras que otras pueden distribuir la responsabilidad entre múltiples partes involucradas.

Tomando en cuenta los resultados del objetivo general e hipótesis general, esta relación es significativa, ya que de los 96 conductores encuestados, cualquiera sea la infracción de tránsito, solo el 2.1% de los conductores encuestados manifestaron tener una baja responsabilidad administrativa, Sin embargo la mayoría de encuestados manifiestan que en 66.7% respondieron de manera regular y 31.3% un nivel alto, lo que nos indica que solo casi la tercera parte de los conductores tiene una alta responsabilidad administrativa y más de la mitad de los encuestados son responsables de manera regular, también se corrobora con el Rho de Spearman el cual arroja un 0,599, lo que indica que existe una correlación positiva moderada, de igual manera se acepta la hipótesis alternativa ya que el nivel de significancia bilateral fue menor a 0,05 ($0,001 < 0,05$), es decir, las infracciones de tránsito se relacionan significativamente con la responsabilidad administrativa.

Por otro lado, Tuppia (2017) realizó una investigación cuantitativa, descriptiva con variable multidimensional de diseño no experimental, el estudio se realizó a 378 infractores ya que se procesaron las papeles de estos para determinar la relación entre infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa, cuyo resultado es que del 100% de la base de datos, 75.7% son infractores considerados responsables ya que la multa fue pagada totalmente, solo el 0.5% lo realizó de manera parcial y el 23.8% aún tiene la deuda vigente.

Por otra parte Huayllani (2019) realizó una investigación explicativa cuantitativa, o experimental, el estudio se realizó a 46 profesionales y el análisis de 884 infracciones, además se contabilizó por mes las infracciones que ameritaron retención de la licencia de conducir, cuyo resultado fue que en todos los meses, la retención de licencias no sobrepasan el 50% de las infracciones totales así lo ameriten, lo que significa que el sistema que se viene empleando es paupérrimo ya que se evidencia que la normativa no está funcionando como debería ser.

Por otro lado, Crespo (2021) realizó una investigación explicativa no experimental, el estudio se realizó a 50 encuestados, cuyo resultado fue que casi el 70% tiene claro el principio de presunción de inocencia en un procedimiento administrativo.

Por otra parte, Alvarado (2016) realizó una investigación cuantitativa, descriptiva sustantiva de diseño no experimental, el estudio se realizó a 20 infractores que no cumplen con el pago de infracciones de tránsito código (G40) obteniendo como resultados que el 75% es consiente de cometer la infracción y ser responsable de la sanción impuesta por los entes autoritario, sin embargo el 25% indica que no es consiente de cometer una infracción de tránsito ya que carecen de capacitación o conocimiento a las reglas nacionales de tránsito.

También, Espinoza (2020) realizó una investigación cuantitativa, donde el estudio se realizó mediante un cuestionario a los especialistas en la materia de responsabilidad administrativa en las entidades públicas encontrando en un 18,5% a la opción muy inadecuada y el 16,7% como respuesta a la opción inadecuada. El 25,9% piensa que esta política aplicable es de manera regular. Sin embargo, el porcentaje más alto es el de 35,2% donde opinan que esta aplicación es de manera adecuada, lo cual refleja un alto porcentaje de carencia de la responsabilidad administrativa no solo en las personas sino también en los especialistas.

Por otro lado, Fernández (2023) realizó una investigación en la ciudad de Arequipa. Las materias de estudio fueron los expedientes en materia de transporte de la Municipalidad de Arequipa, en donde los resultados fueron en 100% de los casos presentados la Municipalidad mencionada si estaría confundiendo el valor probatorio de la infracción administrativa impuesta mediante la papeleta, es decir en ningún caso se hace el reconocimiento como acto administrativo a estas papeletas.

También Neyra (2018) en su investigación cuantitativa correlacional pudo afirmar que los conductores asumen sus responsabilidades de pagar la multa teniendo en cuenta la gravedad de la infracción, en referencia a la obligación de pagar una multa y el ser responsable son un 85,8% de infractores que han cometido alguna infracción menor, los cuales efectúan el pago total de la multa lo que significa que la mayoría tiene una conducta responsable, y sólo el 14,2% mantiene deuda y se considera irresponsable. Para los autores de violaciones considerado grave, el 77,6% de ellos pagó la multa completa, comportamiento responsable y sólo el 21,8% de estos infractores mantienen la deuda. En el caso de delincuentes que hayan cometido las infracciones muy graves la situación es la inversa, ya que sólo el 17,1% de los casos cancelan su deuda, más del 80% de ellos no pagan la multa y mantienen la deuda, es decir en caso de Infracciones muy graves, la mayoría se torna de manera irresponsable ante esta situación.

Así mismo, Espinoza C. y Huayllani C. (2019) en su investigación fue indicada a efectivos de la PNP asignados al control de tránsito, obteniendo como resultados que el 63% de los efectivos encuestados piensan que las licencias retenidas no son devueltas a los propietarios luego del hecho peligroso generado por la infracción de tránsito, el 8,7 % informa que en algunas oportunidades son devueltas y solo el 28.3% indica que las licencias retenidas son devueltas sin ningún problema. Es decir, en la mayoría de veces en más del 50% por ciento de los casos que se retienen las licencias no se devuelven ya que al aplicar esta medida preventiva estarían sobrepasando el límite de autoridad que tienen ya que dicho reglamento no faculta a la policía de realizar este tipo de acciones.

También Rojas, E. y Llanca, N. (2019) en su estudio realizado por los bajos resultados de recaudación y seguimiento a las deuda tributarias existentes, obteniendo como resultados de la encuesta que se realizó en el SATH que solo el 11% está totalmente de acuerdo que estos cuentan con una estrategia de cobranza

eficaz antes las infracciones de tránsito cometidas, el 39% opina que está de acuerdo en relación al mismo tema, sin embargo el 33% y el 6% opinan que están en desacuerdo y totalmente desacuerdo respectivamente en relación a la eficacia de cobranza ante infracciones de tránsito. Es decir que casi la mitad de encuestados afirman que no existe estrategia de cobranza y el restante afirma que si existe.

Por otro lado, la aplicación de estas estrategias ha generado resultados positivos ya que el 33% y el 11% están totalmente de acuerdo y de acuerdo y solo el 6% está totalmente de acuerdo en que se hayan generado los resultados positivos. Como se mencionó anteriormente uno de los entes fiscalizadores de las multas por infracciones de tránsito es el SAT, el cual según Sangama (2020) menciona que solo el 4% está de acuerdo con que realizan un buen trabajo respecto al control de las papeletas y el resto opina que no realizan un buen trabajo, el cual es un porcentaje elevado, ya que casi el total de los encuestados no están conforme con el accionar de los efectivos al momento de cometer una infracción, de igual manera solo el 6% afirma que estos no atentan contra sus derechos y más del 90% afirma que si existe un abuso de autoridad por parte de los efectivos al momento de realizar alguna intervención. Así mismo, los mismos encuestados afirman en un 20% que los embargos son efectivos al momento de realizar siendo este el único medio para hacer efectivas las diferentes multas que se imponen, sin embargo, el 80% afirma que este no es el único medio y que existen otros medios que apoyen al momento de cualquier infracción.

También se menciona que las tecnologías cumplen un papel importante en este tema ya que estas se adaptan y permiten potenciar tanto en el mundo laboral y ayuda a contrarrestar estos porcentajes altos en relación a las infracciones de tránsito, es por esto que Altamirano (2018) afirma que se optó por usar una plataforma creada en los últimos años por Google y que con el pasar del tiempo fue creciendo poco a poco, como es el caso del Smartphone el cual llegó a un 81.7%, lo que significa que la mayoría de personas, transeúntes o conductores están familiarizados con la tecnología en un porcentaje elevado, y no solo con la tecnología, la relación entre infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa es crucial en el contexto de la seguridad vial y la gestión eficiente de las normativas de tráfico. La responsabilidad administrativa se establece para mantener el orden en las vías y garantizar la seguridad de los conductores y

peatones. En términos legales, las infracciones de tránsito son acciones que violan las normativas de circulación establecidas por la autoridad competente. La responsabilidad administrativa entra en juego cuando se busca determinar quién es responsable de dichas infracciones y cómo deben aplicarse las consecuencias.

Por otra parte, Huarcaya (2022) nos indica que la doble sanción a los conductores en estado ético se da así se vulnera el derecho a no ser sancionado por el mismo hecho en doble oportunidad, ya que esta infracción merece ser sancionada hasta con la pena privativa de la libertad. El proceso generalmente implica la identificación del infractor a través de pruebas como fotografías, grabaciones, o testimonios de testigos. Una vez identificado, se inicia el procedimiento administrativo que puede llevar a la imposición de sanciones como multas, suspensiones de licencia, o participación en programas educativos de seguridad vial.

Así mismo Rojas (2023) asegura que existe protección al efectivo policial al momento de alguna intervención, quien no corre con la misma suerte es el Inspector de Transporte Municipal, ya que el 88,9% afirman que se sancionan por desobedecer las indicaciones del efectivo policial, por otro lado, solo el 16,7% considera que se sanciona la desobediencia de las indicaciones por parte del inspector de transporte municipal asignado para el control de tránsito lo que significa que estos inspectores no poseen ningún respaldo, y es que la policía suele estar asociada con la aplicación de la ley en general, mientras que los inspectores de tráfico a menudo están más centrados en la regulación y el control específico del tráfico.

Uno de los factores puede ser la autoridad y entrenamiento percibidos. Los policías de tráfico generalmente pasan por programas de formación más rigurosos y tienen una autoridad legal más amplia. Esta autoridad puede ir más allá de las infracciones de tráfico y extenderse a la aplicación de la ley en general.

Además, la presencia policial suele ser más visible y puede estar asociada con la respuesta a situaciones de emergencia o delitos más graves, lo que puede generar un mayor nivel de respeto por parte del público.

En cambio, los inspectores de tráfico a veces pueden percibirse como enfocados principalmente en aplicar multas por infracciones menores, lo que podría afectar la percepción de su autoridad. También puede haber diferencias en el

uniforme, el equipo y la formación, contribuyendo a la variación en la respuesta del público.

En última instancia, la percepción y el respeto hacia estas figuras pueden variar en función de la cultura, las prácticas locales y la experiencia individual de las personas.

Finalmente, Panta, L. (2018) hizo un estudio en el distrito de Lambayeque donde su estudio de tipo cuantitativo, obtuvo como resultados de las 250 personas encuestadas entre conductores y transeúntes, diferentes porcentajes en relación a distintos temas de tránsito, como por ejemplo sobre el conocimiento si las infracciones son permanentes, obteniendo como resultado que solo el 3% desconoce del tema y el 97% tiene conocimiento que son permanentes. Así mismo, solo el 18% afirma conocer la cantidad y contenido de las infracciones contempladas en el distrito de Lambayeque.

Por otra parte, la gran mayoría está en total desacuerdo con la intervención y la imposición de papeletas por parte de la PNP ya que solo el 6% está conforme con la labor de los efectivos al momento de la intervención y la imposición de las papeletas y el 94%, el cual es un porcentaje considerable, está en total desacuerdo con la intervención de estos efectivos.

Sin embargo, el no estar de acuerdo con estas intervenciones se relaciona a que se puede encontrar que se cometen faltas las cuales deberían evitarse de cualquier forma, como es el caso de llevar más personas de lo permitido o estacionarse en un lugar indebido, o tener sus papeles en regla, conducir haciendo uso del teléfono móvil o no contar con el Seguro Obligatorio de Accidente de tránsito, entre otros, lo cual se refleja en que solo el 45% de los encuestados afirman que respetan las señales de tránsito y más de la mitad que es el 55% aseguran no respetar las señales de tránsito, ya sea por el uso del celular el cual el 37% manifiesta que no respeta las señales por dicho motivo, pero el 53% afirma que la falta de respeto a las señales es porque desconocen la normatividad, lo cual permite confirmar que la tecnología nos ayuda a optimizar resultados y evitar infracciones, pero si se da un mal uso puede poner en riesgo la vida tanto de conductores y transeúntes.

Para evitar el desconocimiento de la normatividad o señales de tránsito el 78% de la población afirma que la campaña de difusión de las reglas desde el colegio

ayudaría a concientizar a las personas desde una temprana edad, también el 61% afirma que incrementar las sanciones ayudaría a reducir las infracciones de tránsito.

VI. CONCLUSIONES

Primera: Se concluye que las infracciones de tránsito califican entre bajo y regular en un 77.1 % mientras que la responsabilidad administrativa califica en un 68.8 % entre bajo y regular, además el coeficiente de Rho de Spearman de 0.599 indica una correlación positiva moderada, es decir, las infracciones de tránsito se relacionan de manera moderada con la responsabilidad administrativa.

Segunda: Se concluye que las multas califican entre bajo y regular en un 94.8% mientras que la responsabilidad administrativa califica en un 68.8 % entre bajo y regular, además el coeficiente de Rho de Spearman de 0.277 indica una correlación positiva débil, es decir, las multas se relacionan de manera regular con la responsabilidad administrativa.

Tercera: Se concluye que la tecnología califica entre bajo y regular en un 84.4% mientras que la responsabilidad administrativa califica en un 68.8 % entre bajo y regular, además el coeficiente de Rho de Spearman de 0.273 indica una correlación positiva débil, es decir, la tecnología se relaciona de manera regular con la responsabilidad administrativa.

Cuarta: Se concluye que las sanciones administrativas califican entre bajo y regular en un 44.8 % mientras que la responsabilidad administrativa califica en un 68.8 % entre bajo y regular, además el coeficiente de Rho de Spearman de 0.668 indica una correlación positiva moderada, es decir, las sanciones administrativas se relacionan de manera moderada con la responsabilidad administrativa.

VII. RECOMENDACIONES

Se recomienda al Superintendente de la SUTRAN:

Primera: Tomar medidas urgentes más severas, para que los conductores conozcan cual es el delito y la pena que le corresponde por cometer una infracción de tránsito, ya que la mayoría de las penas impuestas son por delito de cohecho (soborno) por parte de la PNP y el conductor para evitar ser condenado entrega una dádiva.

Segunda: Revisar el Reglamento Nacional de Tránsito y proponer su modificación con respecto a los 05 días hábiles que se da para cancelar la multa con descuento, me parece muy poco tiempo y replantear para que la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) no sea la referencia para determinar el pago de la multa sino sea el sueldo mínimo.

Tercera: Implementar una plataforma de capacitación con una mejor tecnología bajo la modalidad virtual de educación en tránsito y seguridad vial, en forma gratuita y que tengan acceso todos los conductores sin excepción, con ello se buscara reducir las infracciones de tránsito y evitar accidentes, mientras una persona tenga más instrumentos para ser exitoso y productivo, fortalece su confianza y su motivación laboral.

Cuarta: Reorganizar las áreas que tengan que ver con sanciones y fiscalización, considerando personal capacitado y de reconocida solvencia moral comprobada que haga cumplir las sanciones administrativas que corresponden para evitar cualquier grado de corrupción en la emisión de licencia de conducir (brevete), revisión Técnica Vehicular y otros.

REFERENCIAS

- Alegría (2019). *Gestión Administrativa en las Empresas de Transporte de Carga y Depósito Temporal*, Lima 2019. Lima: Universidad Norbert Wiener, 2019. <https://hdl.handle.net/20.500.13053/3143>.
- Altamirano, C. (2018). Aplicación móvil de gestión de infracciones de tránsito georeferenciadas para inspectores de tránsito de la municipalidad provincial de Andahuaylas. [Tesis para el título profesional de ingeniería de sistemas, Universidad Católica de Santa María]. https://repositorio.unajma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14168/363/Cesar_Tesis_Bachiller_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Andina (2022). *Sutran impuso más de 100,000 papeletas de infracción por exceso de velocidad en 2022* <https://andina.pe/agencia/seccion-perfiles-40.aspx/apps.reniec.gob.pe/plpi/noticia-sutran-impuso-mas-100000-papeletas-infraccion-exceso-velocidad-2022-923849.aspx>
- Ayvar, R. (2019). La prescripción de las infracciones en el derecho administrativo sancionador peruano <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/download/21991/21397/>
- Banco Mundial (2020). Experiencia internacional en el control automatizado de infracciones de tránsito. https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/32340/1/BCN_Experiencia_internacional_Sistema_automatizado_de_infracciones_del_transito_2.pdf
- Baca, V. (2019) *¿Responsabilidad subjetiva u objetiva en materia sancionadora? Una propuesta de respuesta a partir del ordenamiento peruano* https://www.mpfm.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/2271_responsabilidad_subjetiva_u_objetiva_en_materia_sancionadora.pdf
- Bosh (2020) *Una década de reformas penales análisis de diez años de cambio en el Código Penal* https://www.google.com.pe/books/edition/Una_d%C3%A9cada_de_reformas_penales/uLkTEAAAQBAJ?hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwi53Klk9ZSCAxUappUCHYdTDv4QiKUDegQIERAE

- Cadena (2017). *Métodos cuantitativos, métodos cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales*.
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-09342017000701603&lng=es&tlng=es
- Camacho, J, Camacho, V. (2017) Enfoque de la responsabilidad social en Bogotá
<https://www.proquest.com/docview/2482246088/abstract/A2CD0766B5C642ACPQ/1?accountid=45277>
- Caiga, F (2014). El concepto de Responsabilidad administrativa. Centro Mexicano de Filantropía.
<https://www.cemefi.org/esr/images/stories/pdf/esr/conceptoesr.pdf>
- Chamorro, D. (2017). *El estrés y las infracciones de tránsito en conductores de trimóvil de servicio público en tres distritos de Huánuco 2016* [Tesis doctoral, Universidad Nacional Hermilio Valdizán. Huánuco, Perú].
<https://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13080/2943/TDr.S%2000025%20Ch516.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Chero, V. (2020). *¿Qué involucra el trabajo de investigación?: Más que aspectos temáticos y metodológicos*.
https://www.google.com.pe/books/edition/Qu%C3%A9_involucra_el_trabajo_de_investigaci/GLnVDwAAQBAJ?hl=es-419&gbpv=0
- Cravino, A. (2021). *Investigación y tesis en disciplinas proyectuales: Una orientación metodológica*.
https://www.google.com.pe/books/edition/Investigacion_y_tesis_en_disciplinas_pro/s39EEAAAQBAJ?hl=es-419&gbpv=0
- Espinoza, C. (2020). *Políticas públicas de responsabilidad administrativa disciplinaria, potestad sancionadora, y faltas en los administrados de la autoridad nacional del servicio civil, lima 2020*. [Tesis de doctorado en ciencias políticas]. Repositorio Académico USMP.
https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/9210/espinoza_bcc.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Espinoza C. y Huayllani C. (2019) *La retención de la licencia de conducir como medida preventiva y el procedimiento sancionador de tránsito en la ciudad de*

Huancayo. [Tesis para el título profesional de abogado]. Repositorio UPLA. <https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/1722/TESIS%20ESPINOZA%20C%20y%20HUAYLLANI%20C.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Fernández, J. (2023). La Naturaleza Jurídica de la papeleta de tránsito en el procedimiento administrativo sancionador en la municipalidad provincial de Arequipa 2018-2020. [Tesis para el título profesional de abogado, Universidad Católica de Santa María]. <https://repositorio.ucsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12920/12543/62.1265.D.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Florentini, E. (2019) Perú se ubica en el puesto 100 en materia de inclusión social <https://kronos365.com/peru-se-ubica-en-el-puesto-100-en-materia-de-inclusion-social/>

Flores, P, Segura, E, Suarez, L. (2021) Indicadores de gestión para la Responsabilidad administrativa. <https://www.proquest.com/docview/2647406654/abstract/B3A1B49CCBB44C CPQ/1?accountid=45277>

García, S, Torres, E. (2021) La comunicación estratégica y la responsabilidad administrativa corporativa. <https://www.proquest.com/docview/2549318130/abstract/57C338BAB3F546C 4PQ/1?accountid=45277>

Hernández, C, Ochoa, S, Valdez, M. (2021) Los beneficios de la responsabilidad administrativa: una revisión literaria <https://www.proquest.com/docview/2585999523/abstract/F20F9629FB9643D9 PQ/13>

Hernández, R. y Mendoza C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México: Editorial Mc Graw Hill Education, 2018. <file:///C:/Users/USUARIO2022/Downloads/Hern%C3%A1ndez-%20Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20investigaci%C3%B3n.pdf>

- Huarcaya, R. (2022). "CONDUCIR EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA DOBLE SANCIÓN" [Tesis para el título profesional de abogado]. Repositorio UPCI. <https://repositorio.upci.edu.pe/bitstream/handle/upci/658/TESIS%20FINAL%20PRESENTADO%20-%20ROCIO%20A%20G%20HUARCAYA%20LOPEZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2023). *Nuevos límites de velocidad en zonas urbanas a nivel nacional* <https://www.gob.pe/26617-nuevos-limites-de-velocidad-en-zonas-urbanas-a-nivel-nacional>
- Molina, J. (2017). *Pasos Para La Elaboración de Un Trabajo de Investigación* https://www.google.com.pe/books/edition/Pasos_Para_La_Elaboraci%C3%B3n_de_Un_Trabajo/uFt2zgEACAAJ?hl=es-419
- National Highway Traffic Safety Administration (2021). *Conducir de forma riesgosa* <https://www.nhtsa.gov/es/conducir-de-forma-riesgosa/cinturones-de-seguridad>
- Neyra, C. (2018). Las condiciones eximentes de responsabilidad administrativa en el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General y su incidencia en la legislación ambiental <http://www.scielo.org.pe/pdf/derecho/n80/a09n80.pdf>
- Pasión por el derecho (2018). *La responsabilidad administrativa de las personas jurídicas, por Verónica Rojas Montes* <https://lpderecho.pe/responsabilidad-administrativa-personas-juridicas-veronica-rojas-montes/>
- Pyramid Consulting (2019). *Causas de accidentes en carretera* <https://www.pyramidconsulting.es/noticias/causas-accidentes-carretera/>
- Garanley Abogados (2022) *Retirada del carnet por alcoholemia o exceso de velocidad.* <https://garanley.com/accidentes-trafico/retirada-carnet-alcoholemia-exceso-velocidad/>
- Gauchi (2017). Estudio de los métodos de investigación y técnicas de recolección de datos utilizadas en bibliotecología y ciencia de la información. Revista Española de Documentación Científica, 40 (2): pp.175. <https://redc.revistas.csic.es/index.php/redc/article/view/979/1502>
- GESTIÓN (2023). Papeletas de tránsito: sepa cómo acceder al descuento de pago

de hasta un 83%. <https://gestion.pe/peru/papeletas-de-transito-sepa-como-acceder-al-descuento-de-pago-de-hasta-un-83-sutran-multas-de-transito-noticia/>

Gómez (2020). Métodos y técnicas de investigación utilizados en los estudios. Revista mediterránea de comunicación, vol. 12, núm. 1. ISSN: 1989-872x. https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/111189/1/ReMedCom_12_01_09_esp.pdf

Granda (2018). *La gestión pública de las ciudades: el desarrollo y la gestión de la movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial en Cuenca- Ecuador (1999 2014)* [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=152680>

Huayllani y Espinoza (2019). *La retención de la licencia de conducir como medida preventiva y el procedimiento sancionador de tránsito en la ciudad de Huancayo 2017* [Tesis para el título profesional de abogado, Universidad Peruana de los Andes]. [https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/1722/TE_SIS%20ESPINOZA%20C%20y%20HUAYLLANI%20C.pdf?sequence= 1](https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/1722/TE_SIS%20ESPINOZA%20C%20y%20HUAYLLANI%20C.pdf?sequence=1)

La Ley (2016). No bastarían fotopapeletas para imponer multas por infracciones de tránsito. <https://laley.pe/2016/09/21/no-bastarian-fotopapeletas-para-imponer-multas-por-infracciones-de-transito/>

Lizceth y Crespo (2021). *El principio de presunción de inocencia en el procedimiento administrativo disciplinario por infracción leve, en la Policía Nacional del Perú, 2020-2021* [Tesis segunda especialidad, Pontificia Universidad Católica del Perú]. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/20485/CRESPO_TINTAYA_LIZCETH_VANNY.pdf

López (2019). Validación de instrumentos como garantía de la credibilidad en las investigaciones científicas. Artículo científico de ciencias, Vol. 48, No. 2. ISSN: 1561-3046. Disponible en: <http://www.revmedmilitar.sld.cu/index.php/mil/article/view/390/331>

- Márquez (2018). El protocolo de investigación VII. *Validez y confiabilidad de las mediciones*. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/ram/v65n4/2448-9190-ram-65-04-414.pdf>
- Ochoa y Yunkor (2020). *El estudio descriptivo en la investigación científica*. Acta jurídica peruana, artículo científico, Vol.2, Núm. 2 <http://revistas.autonoma.edu.pe/index.php/AJP/article/view/224/191>
- Pérez, J. (2018). *Las nuevas tecnologías aplicadas a la Seguridad Vial*. <https://repositorio.ucam.edu/bitstream/handle/10952/3285/Tesis.pdf?sequence=1>
- Quispe (2018). *¡Seguridad! El tránsito en las carreteras federales. Disposiciones reglamentarias. Accidentes. Infracciones. Sanciones*. <https://www.google.com.pe/books/edition/Seguridad/gqkeAQAAMAAJ?hl=es419&gbpv=1&bsq=INFRACCIONES+DE+TRANSITO&dq=INFRACCIONES+DE+TRANSITO&printsec=frontcover>
- Rojas, E. y Llanca, N (2019). Gestión de infracciones de tránsito para mejorar la recaudación de multas del servicio de Administración Tributaria – Huancayo 2018 [Tesis para el título profesional de administración de empresas, Repositorio UNCP]. https://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12894/6127/T010_48564421_T_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rojas, J. (2023) Discriminación normativa al inspector de transporte municipal por la infracción m-18: municipalidad provincial de Chupaca – 2020. [Tesis para el título profesional de derecho, Repositorio UNH]. <https://apirepositorio.unh.edu.pe/server/api/core/bitstreams/06fc88e9-0a5e-436f-b89c-c75268a83e88/content>
- Romero (2020). Importancia de la sección Materiales y métodos. Revista comunicar, Vol. 24, núm. 4. Disponible en: <https://www.revistacomunicar.com/wp/escuela-de-autores/importancia-de-la-seccion-materiales-y-metodos-en-los-articulos-cientificos/>
- Sangama, J. (2020). Las papeletas o actas de control sin nombre y la vulneración de los derechos de los usuarios en San Juan de Miraflores. [Tesis para el título

profesional de derecho, Repositorio UAP].
https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/1352/San_gama%20Tarrillo%2C%20Jose%20Marino.pdf?sequence=1&isAllowed=y

SAT (2022). Conoce si debes una papeleta de tránsito y accede a un descuento de hasta el 83%.
<https://www.sat.gob.pe/WebSiteV9/Noticias/aid/846#:~:text=No%20acceden%20a%20los%20descuentos%20las%20infracciones%20consideradas,M08%20%28veh%C3%ADculo%20conducido%20por%20un%20menor%20de%20edad%29.>

Soto, R. (2018). La tesis de Maestría y Doctorado en 4 pasos. 1era Edición, Colección Nuevo Milenio. <https://es.slideshare.net/YOLYSP/la-tesis-de-maestra-y-doctorado-en-4-pasos-segunda-edicin-dr-roger-soto>

Salas y Mulville (2020). América Latina y el Caribe tiene un problema con los camiones, pero la solución viene en camino. [En línea] 02 de octubre de 2020. <https://idbinvest.org/es/blog/transporte/america-latina-y-el-caribe-tiene-un-problema-con-los-camiones-pero-la-solucion>. Servicio de Administración Tributaria (2021). *Tabla de infracciones al Reglamento nacional de tránsito*. https://www.sat.gob.pe/WebSiteV8/Modulos/contenidos/mult_Papeletas_ti_rntv_2.aspx

SUTRAN (2017). Normas legales, “artículo 289” <http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/05/DS-025-2009-MTC.pdf>

Torres, C. E. T. (2017). Aportes a la responsabilidad social. Revista Mexicana De Ciencias Políticas y Sociales http://fresno.ulima.edu.pe/ss_bd00102.nsf/RecursoReferido?OpenForm&id=PROQUEST-41716&url=https://www.proquest.com/scholarly-journals/aportes-la-responsabilidad-social/docview/1933861874/se-2?accountid=45277

TOYOTA (2023). *Conoce las 4 infracciones más comunes y cómo evitarlas*
<https://www.toyotaperu.com.pe/noticias/conoce-las-4-infracciones-mas-comunes-y-como-evitarlas>

- Tuppia (2018). *Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores infractores en Huancayo 2017* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo Lima, Perú].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/32756>
- Yangali, J. (2018). *Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo Lima, Perú].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/21995>
- Yusliza, M. (2019). Top management commitment, corporate social responsibility and green human resource management: A Malaysian study.
<https://doi.org/10.1108/BIJ-09-2018-0283>

ANEXOS

Anexo 1. MATRIZ OPERACIONAL

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSION	INDICADORES	ESCALA DE MEDICION
Infracciones de tránsito	Según Bosh (2020) Son las violaciones a leyes y regulaciones de tránsito que gobiernan la forma en que los conductores deben operar sus vehículos en las carreteras. Estas infracciones pueden variar en gravedad, desde violaciones menores hasta violaciones graves que ponen en peligro la seguridad vial.	Una infracción de exceso de velocidad se registra cuando un vehículo es captado por un radar o un dispositivo de medición de velocidad circulando a una velocidad igual o superior al 10% por encima del límite de velocidad establecido en la vía.	Multas	<ul style="list-style-type: none"> - Número de papeletas (Código M-20) - Tipo (M-20a, M-20b, M-20c, M-20d) 	ORDINAL
			Tecnología	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositivos (cinemómetro, foto papeletas) - Plataformas 	ORDINAL
			Sanciones Administrativas	<ul style="list-style-type: none"> - Suspensión de licencia conducir - Cancelación definitiva de licencia conducir - Inhabilitación del conductor 	ORDINAL
Responsabilidad administrativa	Según Quispe (2018) La responsabilidad administrativa en el contexto de las infracciones de tránsito se refiere a la obligación que tienen los conductores de asumir las consecuencias legales y financieras de sus acciones cuando cometen una infracción de tránsito, pero sin necesariamente implicar un proceso judicial penal.	La falta de cumplimiento de las leyes de tránsito por parte de un conductor, que resulta en acciones u omisiones que perjudican la integridad de peatones, la eficacia y la equidad de la aplicación de las leyes de tránsito.	Proceso de cumplimiento de pago	<ul style="list-style-type: none"> - Pago total - Pago Parcial - No pago 	ORDINAL
			Recurso (Proceso Legal)	<ul style="list-style-type: none"> - Presenta recurso - No presenta recurso - Presenta descargo 	ORDINAL
			Educación vial	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimiento del RNT (Reglamento Nacional de Tránsito) - Cursos y Capacitaciones 	ORDINAL

Anexo 2: Instrumento de recolección de datos

Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores infractores en la Región Lima 2023.

Escala				
1	2	3	4	5
Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre

Dimensiones	Indicadores	N	ITEM	1	2	3	4	5
Multas	Papeletas M20	1	Las papeletas de tránsito vulneran los derechos de los conductores					
		2	Se imponen papeletas de tránsito sin haber ocurrido una intervención					
	Tipos de papeletas M20	3	Los conductores conocen el monto de las papeletas M20 en sus diferentes tipos					
		4	Los conductores tienen conocimiento de los diferentes tipos de papeletas M20					
Tecnología	Dispositivo (cinemómetro)	5	El cinemómetro es un dispositivo conocido por los conductores					
		6	Los conductores tienen conocimiento que el cinemómetro mide la velocidad de un vehículo					
	Plataformas	7	Las plataformas son importantes para recolectar y procesar estadísticas					
		8	Las plataformas facilitan la comunicación con otras personas					
Sanciones administrativas	Suspensión licencia de conducir	9	Los conductores conocen el sistema de puntos para la suspensión de la licencia de conducir					
		10	La acumulación de puntos conlleva a la suspensión de la licencia de conducir					

	Cancelación definitiva de la licencia conducir	11	La imposibilidad permanente física o mental conlleva a la cancelación definitiva de la licencia de conducir					
		12	Conoces que infracciones conlleva la cancelación de la licencia de conducir					
	Inhabilitación del conductor	13	Sabes qué tipo de código de infracción inhabilitan al conductor					
		14	Conoces que sanción le corresponde para inhabilitar al conductor					
Proceso pago	Pago total	15	La falta de descuento o algún beneficio tenga que ver con el cumplimiento de pago					
		16	Consideras que el pago total de una multa afecta la canasta básica de su hogar					
	Pago parcial	17	Tienes conocimiento que para el pago de una multa se tiene como referencia la UIT					
		18	Se tiene conocimiento respecto al fraccionamiento de una multa					
	No pago	19	La situación económica influye en el no pago de una multa					
		20	El propietario de un vehículo tiene conocimiento del pago de una multa					
Recurso legal	Presento recurso	21	Los actores del procedimiento de recurso conocen la normatividad vigente					
		22	Los actores del procedimiento de recurso conocen los plazos establecidos en ellas					
	No presento recurso	23	El procedimiento de recurso vulnera los principios constitucionales como el debido proceso					
		24	Conoces los plazos establecidos para presentar un recurso					
	Presenta descargo	25	Es importante presentar pruebas en un descargo para validar una infracción de tránsito					

		26	Conoces de la tasa administrativa para presentar un descargo					
Educación vial	Conocimiento Reglamento Nacional Transito	27	La administración debe estar conformado por personas que conozca el ámbito jurídico					
		28	Es justo que los conductores desconozcan el Reglamento Nacional de Transito					
	Cursos y capacitaciones	29	Es correcto que los conductores o propietarios de vehículos participen de los cursos llevado a cabos por MTC					
		30	Conoces del curso de seguridad vial que reduce puntos por infracción a conductores					

Anexo 3: Cálculo de la muestra

Solución:

Z	nivel de confianza (95%)	1.96
p	Probabilidad favorable o de éxito	0.5
q	Probabilidad desfavorable	0.5
e	Error muestral	0.1
n	Tamaño de la muestra	?

$$n = \frac{Z^2 pq}{e^2}$$

$$n = \frac{(1,96)^2 \times (0.5) \times (0.5)}{(0,01)^2}$$

$$n = 96$$

Anexo 4: CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

Variable	Alfa de Cronbach	N de elementos
Infracciones de tránsito	0,746	14
Responsabilidad Administrativa	0,787	16

Fiabilidad

Escala: ALL VARIABLES

		N	%
Casos	Válido	96	100.0
	Excluido ^a	0	.0
	Total	96	100.0

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

Escala: ALL VARIABLES

		N	%
Casos	Válido	96	100.0
	Excluido ^a	0	.0
	Total	96	100.0

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

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
.746	14

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
.787	16

Anexo 5: Certificados de validez de los instrumentos mediante juicio de expertos

Juez 1:

 **UCV**
UNIVERSIDAD
CISMA VALLEJO
ESCUELA DE POSTGRADO

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señora: Dr. Lapoint Montes Victorio Alfredo

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - III, aula A4, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la que sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de diseño y desarrollo del trabajo de investigación.

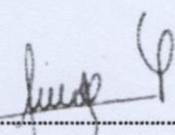
El nombre de mi Variable es: Infracciones de Tránsito, y siendo imprescindible contar con la probación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Formato de Validación.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



JESÚS AEXEQUIEL ACOSTA CRISPÍN
D.N.I 32917503

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento presenta suficiencia _____

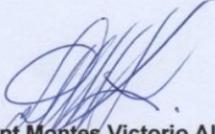
Opinión de aplicabilidad: Aplicable [x] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Lapoint Montes Victorio Alfredo
con grado de Doctor

24 de noviembre del 2023.

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión


Dr. Lapoint Montes Victorio Alfredo

Juez 2:



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señora: Mg. Samuel Vladimir Rivera Castilla

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - III, aula A4, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la que sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de Diseño y desarrollo del trabajo de investigación.

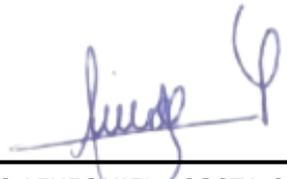
El nombre de mi Variable es: Infracciones de Tránsito, y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Formato de Validación.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



JESÚS AEXEQUIEL ACOSTA CRISPÍN

D.N.I 32917503

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento SI presenta suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Rivera Castilla Samuel Vladimir

Especialidad del validador: Magister en Administración

20 de noviembre del 2023.

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Samuel V. Rivera Castilla

Firma del Experto validador

Juez 3:

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señora: Mg. Sanches Farias Mirtha Lisbeth

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - III, aula A4, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la que sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de Diseño y desarrollo del trabajo de investigación.

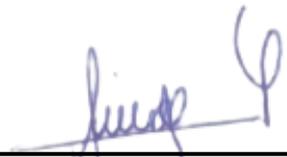
El nombre de mi Variable es: Infracciones de Tránsito, y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Formato de Validación.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



JESÚS AEXEQUIEL ACOSTA CRISPÍN
D.N.I 32917503

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento SI presenta suficiencia.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Sanches Farias Mirtha Lisbeth.

Especialidad del validador: Dra. en Derecho

20 de noviembre del 2023.

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto validador

Anexo 6: Carta de solicitud de información dirigidas a las empresas de transporte encuestadas

Transporte 1: EMPRESA DE TRANSPORTE MULTISERVICIOS S.A. - ETMOSA

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 17 de noviembre de
2023

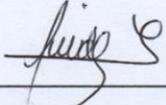
SOLICITUD: Registro de Unidades para estudio de investigación

SEÑORA:
MAGDALENA ROJAS
Gerente General
EMPRESA DE TRANSPORTE MULTISERVICIOS S.A – ETMOSA

Yo, Econ. Jesús Acosta Crispín, identificado con DNI Nro 32917503, estudiante de Maestría en Gestión Pública en la Universidad Cesar Vallejo (Adj. Credencial), por motivos netamente académicos de realizar mi tesis cuyo nombre es "Infracciones de Tránsito y Responsabilidad Administrativa en la Región Lima 2023" recurro a su representada para solicitarle un registro de sus unidades móviles y conductores a su cargo, la cual me va permitir conocer el universo y la muestra en el trabajo de investigación a realizar y poder realizar un cuestionario de preguntas respecto a los temas de transportes y tránsito.

Sin otro particular, le agradezco la atención prestada y me mantengo atento a la respuesta de mi solicitud. Reciba un cordial saludo.

Atentamente,


Econ. Jesús Acosta Crispín
DNI Nro 32917503



Transporte 2: EMPRESA DE TRANSPORTE HUASCAR S.A.

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 17 de noviembre de 2023

SOLICITUD: Registro de Unidades para estudio de investigación

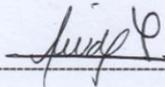
SEÑORES:

EMPRESA DE TRANSPORTE HUASCAR S.A.

Yo, Econ. Jesús Acosta Crispín, identificado con DNI Nro 32917503, estudiante de Maestría en Gestión Pública en la Universidad Cesar Vallejo (Adj. Credencial), por motivos netamente académicos de realizar mi tesis cuyo nombre es "Infracciones de Tránsito y Responsabilidad Administrativa en la Región Lima 2023" recurro a su representada para solicitarle un registro de sus unidades móviles y conductores a su cargo, la cual me va permitir conocer el universo y la muestra en el trabajo de investigación a realizar y poder realizar un cuestionario de preguntas respecto a los temas de transportes y tránsito.

Sin otro particular, le agradezco la atención prestada y me mantengo atento a la respuesta de mi solicitud. Reciba un cordial saludo.

Atentamente,



Econ. Jesús Acosta Crispín

DNI Nro 32917503

989139468.

Trans. Huascar.



Transporte 3: EMPRESA DE TRANSPORTE EL PORVENIR S.A.

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 17 de noviembre de 2023

SOLICITUD: Registro de Unidades para estudio de investigación

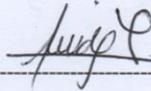
SEÑORES:

EMPRESA DE TRANSPORTE EL PORVENIR S.A.

Yo, Econ. Jesús Acosta Crispín, identificado con DNI Nro 32917503, estudiante de Maestría en Gestión Pública en la Universidad Cesar Vallejo (Adj. Credencial), por motivos netamente académicos de realizar mi tesis cuyo nombre es "Infracciones de Tránsito y Responsabilidad Administrativa en la Región Lima 2023" recurro a su representada para solicitarle un registro de sus unidades móviles y conductores a su cargo, la cual me va permitir conocer el universo y la muestra en el trabajo de investigación a realizar y poder realizar un cuestionario de preguntas respecto a los temas de transportes y tránsito.

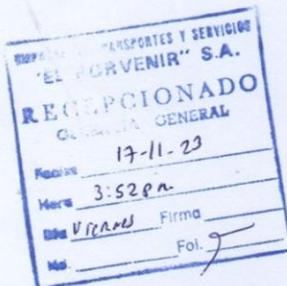
Sin otro particular, le agradezco la atención prestada y me mantengo atento a la respuesta de mi solicitud. Reciba un cordial saludo.

Atentamente,



Econ. Jesús Acosta Crispín

DNI Nro 32917503



Transporte 4: EMPRESA DE TRANSPORTE 17 DE JUNIO – ETRADIJUSA EX 44

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 17 de noviembre de 2023

SOLICITUD: Registro de Unidades para estudio de investigación

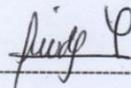
SEÑORES:

EMPRESA DE TRANSPORTE DIECISIETE DE JUNIO – ETRADIJUSA EX 44

Yo, Econ. Jesús Acosta Crispín, identificado con DNI Nro 32917503, estudiante de Maestría en Gestión Pública en la Universidad Cesar Vallejo (Adj. Credencial), por motivos netamente académicos de realizar mi tesis cuyo nombre es "Infracciones de Tránsito y Responsabilidad Administrativa en la Región Lima 2023" recurro a su representada para solicitarle un registro de sus unidades móviles y conductores a su cargo, la cual me va permitir conocer el universo y la muestra en el trabajo de investigación a realizar y poder realizar un cuestionario de preguntas respecto a los temas de transportes y tránsito.

Sin otro particular, le agradezco la atención prestada y me mantengo atento a la respuesta de mi solicitud. Reciba un cordial saludo.

Atentamente,



Econ. Jesús Acosta Crispín

DNI Nro 32917503



Transporte 5: EMPRESA DE TRANSPORTE ACUARIUS SAC

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 17 de noviembre de 2023

SOLICITUD: Registro de Unidades para estudio de investigación

SEÑOR:

PEDRO MANOSALVA

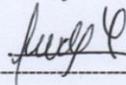
Gerente General

EMPRESA DE TRANSPORTE ACUARIUS SAC.

Yo. Econ. Jesús Acosta Crispín, identificado con DNI Nro 32917503, estudiante de Maestría en Gestión Pública en la Universidad Cesar Vallejo (Adj. Credencial), por motivos netamente académicos de realizar mi tesis cuyo nombre es "Infracciones de Tránsito y Responsabilidad Administrativa en la Región Lima 2023" recurro a su representada para solicitarle un registro de sus unidades móviles y conductores a su cargo, la cual me va permitir conocer el universo y la muestra en el trabajo de investigación a realizar y poder realizar un cuestionario de preguntas respecto a los temas de transportes y tránsito.

Sin otro particular, le agradezco la atención prestada y me mantengo atento a la respuesta de mi solicitud. Reciba un cordial saludo.

Atentamente,



Econ. Jesus Acosta Crispín

DNI Nro 32917503

Anexo 7: Base de datos de la encuesta realizada

INFRACCIONES DE TRÁNSITO														RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA																
MULTAS				TECNOLOGÍA				SANCIONES ADMINISTRATIVAS						PROCESO PAGO						RECURSO LEGAL						EDUCACIÓN VIAL				
P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25	P26	P27	P28	P29	P30	
E1	5	3	1	1	1	1	1	3	5	5	5	1	1	1	1	5	1	1	5	1	1	1	5	1	5	1	5	5	5	1
E2	1	3	1	1	1	1	1	1	5	5	5	5	1	5	1	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	1	5	1	5	5
E3	5	3	1	1	1	1	1	5	5	5	5	3	1	3	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	5	1	5	1	5	5
E4	1	1	2	2	2	3	5	4	5	1	5	5	1	1	4	5	5	5	4	4	3	3	2	4	4	2	5	1	4	5
E5	4	3	1	1	1	1	3	5	4	4	1	5	4	4	1	4	4	5	4	3	3	3	4	3	4	1	4	1	1	5
E6	3	3	2	3	1	1	5	5	3	5	4	5	3	3	3	5	5	5	5	4	3	3	3	4	5	2	5	1	5	5
E7	3	5	1	1	1	1	5	5	5	5	3	3	5	5	3	5	5	3	3	3	3	3	3	2	4	3	5	1	5	3
E8	5	3	1	1	5	3	3	3	5	5	5	1	1	1	1	5	3	5	5	1	1	1	1	1	5	1	5	1	5	5
E9	5	5	1	1	5	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	1	1	5	5	5	5	5	1	5	5
E10	4	4	1	1	1	1	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	1	5	5
E11	4	3	2	3	2	2	3	3	3	5	4	3	2	2	3	4	5	3	4	3	3	3	3	2	4	3	4	2	3	3
E12	5	3	2	1	1	1	5	5	5	5	3	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	3	1	5	1	5	5
E13	1	1	5	5	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	5	5	1	5	3	5	1	5	5	1	5	5	5	5

E14	3	1	2	2	2	2	4	4	3	5	4	2	2	1	1	3	5	4	5	2	2	1	1	1	5	1	5	1	5	1	
E15	3	3	5	3	2	3	4	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	2	4	5	5	5	3	4	5	3	5	1	5	5	
E16	5	3	4	4	2	2	5	5	5	5	5	4	4	3	5	5	5	5	2	4	5	5	4	1	5	2	5	1	5	5	
E17	1	4	2	2	3	4	4	4	4	5	4	2	2	2	4	5	5	4	5	4	3	3	3	2	4	2	5	1	4	4	
E18	5	3	1	1	1	1	5	5	5	5	5	1	3	1	5	5	1	1	5	3	3	5	5	1	5	1	5	1	5	1	
E19	3	3	2	2	4	4	4	4	4	4	5	3	3	3	3	5	5	3	4	3	3	3	3	3	5	3	4	1	5	3	
E20	1	3	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	3	3	2	3	5	5	5	5	1	5	5	
E21	3	2	1	1	3	3	4	4	2	3	3	2	2	2	2	5	5	3	4	3	2	3	3	1	4	1	5	1	3	1	
E22	5	3	1	1	3	3	4	5	5	5	5	3	2	1	5	5	1	3	5	1	3	2	3	3	5	1	5	1	5	5	
E23	1	3	3	3	5	5	3	3	5	5	5	5	2	3	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	5	1	3	1	5	3	
E24	2	2	3	1	2	2	5	5	2	5	5	2	1	3	4	1	5	2	3	1	1	2	2	1	5	2	5	1	5	2	
E25	5	4	3	1	3	5	1	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	5	4	5	5	5	5	5	4	4	
E26	5	5	1	1	1	2	2	2	3	5	5	5	2	2	4	5	5	2	4	4	2	2	2	2	3	1	4	2	4	5	
E27	5	3	1	1	1	1	5	5	3	5	5	1	1	1	5	5	1	1	1	5	3	1	5	1	5	1	5	1	5	1	
E28	5	5	1	1	3	5	5	3	5	5	5	1	1	1	1	5	5	1	1	1	1	1	5	1	5	1	5	5	5	5	
E29	5	5	2	2	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	3	5	5	5	5	5	5	3	
E30	4	3	3	3	1	2	4	4	4	5	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	2	2	4	3	4	2	4	4	4	4	
E31	1	2	1	1	1	1	4	3	1	3	5	1	1	1	3	3	5	3	3	3	3	3	1	1	5	1	4	1	4	1	
E32	1	1	4	4	2	2	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	1	4	5	4	5	1	5	5

E33	3	3	2	2	3	3	3	5	3	5	5	4	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	5	5	4
E34	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	3	5	5	5	3	4	3	3	3	5	5	3	5	4	5	5
E35	1	1	2	4	1	2	1	1	5	1	1	2	1	1	3	1	1	5	1	4	4	4	1	3	4	1	5	1	5	4
E36	2	2	3	2	3	3	4	4	3	5	5	4	5	4	3	4	5	4	4	3	3	3	3	3	5	3	5	1	5	5
E37	3	3	2	2	2	2	4	4	3	5	5	4	3	3	3	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	2	5	1	4	3
E38	1	3	3	3	1	1	3	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	3	3	4	2	5	1	5	5
E39	2	1	3	3	1	2	4	4	2	3	5	4	5	5	3	5	5	3	3	5	3	3	3	1	4	2	3	1	5	1
E40	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
E41	3	3	2	2	3	3	5	4	2	3	3	2	2	2	4	4	5	4	4	4	4	4	3	3	5	2	5	1	5	1
E42	3	3	2	2	3	3	5	4	3	3	4	2	2	3	3	4	4	3	4	4	4	4	3	2	4	2	5	2	5	2
E43	3	3	2	2	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	3	5	2	3	2	3	3	4	3	4	2	3	3	5	5	4
E44	4	5	2	2	2	3	3	2	1	5	5	5	5	2	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
E45	5	4	4	2	5	5	4	5	5	5	5	5	1	1	3	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	5	1	5	2
E46	3	4	2	3	2	3	4	4	4	4	3	2	3	3	3	4	3	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3
E47	3	3	2	1	1	1	1	3	4	5	5	5	1	1	1	5	5	2	5	2	2	2	5	1	5	1	5	1	5	5
E48	4	4	2	2	1	1	3	4	2	5	5	4	4	2	2	5	3	2	4	2	3	3	4	2	3	1	4	1	4	1
E49	1	3	2	2	2	2	3	4	3	5	1	3	3	3	4	4	3	4	5	3	3	3	4	3	4	3	3	4	4	3
E50	3	3	4	4	2	5	3	3	2	4	5	2	2	2	2	4	5	2	4	3	3	3	4	1	5	1	5	1	4	1
E51	3	3	1	2	2	2	5	5	3	5	5	4	3	3	5	5	1	3	3	2	3	3	4	3	3	1	5	1	2	1

E52	3	3	4	3	2	3	4	4	5	5	3	5	1	5	4	5	5	4	5	3	4	4	5	2	5	1	5	1	5	5	
E53	3	3	4	2	3	5	5	5	4	5	4	3	3	3	4	5	4	4	5	4	4	3	3	4	3	2	3	3	3	4	
E54	3	4	3	3	2	2	3	2	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	2	4	3	
E55	3	4	2	2	3	3	4	4	3	5	3	5	2	4	3	5	5	3	5	3	3	3	4	3	5	5	5	1	5	5	
E56	3	3	2	3	2	3	5	4	4	5	4	4	4	4	3	5	5	3	5	3	3	3	3	4	5	2	5	1	4	5	
E57	3	1	2	2	1	2	1	3	5	5	5	4	4	5	4	5	5	4	5	4	3	1	3	1	3	1	2	5	5	3	
E58	3	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	2	2	2	3	4	4	3	3	3	4	3	3	2	2	2	4	4	4	1	
E59	3	3	4	4	4	4	5	5	4	5	5	3	1	1	1	5	3	3	5	5	3	3	3	2	4	2	4	5	5	1	
E60	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	5	1	5	5	5	5	1	5	5	
E61	2	1	3	2	2	2	4	4	3	5	5	4	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	4	3
E62	2	3	4	3	2	2	3	3	5	5	4	5	2	2	2	4	5	5	1	5	3	3	3	2	4	2	3	1	5	1	
E63	3	3	2	2	2	3	4	4	3	4	5	3	2	2	3	3	5	3	3	2	3	2	3	2	4	2	3	1	4	5	
E64	4	3	3	2	2	2	5	4	3	4	5	3	3	3	3	5	5	4	5	5	3	3	3	3	5	3	5	1	5	3	
E65	3	5	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
E66	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	1	5	5	
E67	3	3	2	2	2	2	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	5	4	4	4	4	4	3	3	4	1	4	1	5	4	
E68	5	5	1	1	1	1	5	3	1	3	3	1	1	1	5	5	1	1	5	1	1	1	5	1	5	1	5	1	3	1	
E69	3	3	2	2	3	3	5	4	4	3	3	1	2	1	3	5	1	2	3	2	3	3	4	5	4	2	3	2	5	2	
E70	3	5	2	5	2	1	2	3	3	2	3	2	2	1	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

E71	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	4		
E72	5	3	4	3	1	1	4	3	4	5	4	1	4	3	2	5	5	2	4	5	4	4	3	1	5	1	5	1	5	5	5	5		
E73	3	2	2	3	1	1	4	1	2	3	5	5	1	1	3	5	5	3	5	3	5	5	5	5	1	5	1	5	1	5	2	2		
E74	5	3	5	2	1	3	1	5	5	5	1	5	5	5	2	4	4	5	4	4	4	3	4	5	5	3	3	3	3	5	3	3		
E75	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	5	4	5	3	3	3	3	3	3	5	3	5	4	5	5	5		
E76	3	2	3	2	3	4	5	5	3	4	4	4	2	5	4	3	5	2	5	4	4	4	3	4	5	3	4	1	5	2	2	2		
E77	5	4	1	1	1	1	5	5	4	4	5	4	1	1	1	5	1	1	5	1	1	1	5	1	5	1	5	5	5	5	1	1	1	
E78	3	3	2	2	2	2	5	5	4	5	5	5	5	5	3	3	5	5	3	3	3	3	3	3	5	5	5	5	1	5	4	4	4	
E79	2	1	2	2	1	1	5	4	4	2	5	4	1	3	3	5	2	4	4	3	3	3	3	3	1	5	1	5	1	5	1	1	1	
E80	4	4	4	4	2	3	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	1	5	5	5	5	
E81	1	1	2	2	2	2	4	4	2	4	4	2	2	2	2	5	4	2	3	4	2	2	3	2	4	2	5	1	5	1	1	1	1	
E82	1	3	3	3	2	3	3	3	4	4	3	4	3	3	2	3	4	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	3	1	4	2	2	2	
E83	3	4	3	3	2	3	5	4	5	5	4	4	2	4	4	5	5	4	5	5	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
E84	1	1	1	1	4	5	3	2	4	5	4	4	1	1	4	5	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	4	5	3	1	1	1	1	
E85	1	1	4	5	5	5	5	5	2	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	3	3	2	4	5	5	3	5	1	5	5	5	5	5	
E86	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
E87	3	2	1	1	1	2	2	3	1	5	5	3	1	1	5	5	5	3	5	3	1	1	3	1	3	1	5	5	3	1	1	1	1	
E88	1	2	3	4	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	2	2	4	2	2	2	5	1	5	4	4	4	4	
E89	3	3	3	3	2	2	3	3	4	5	5	5	4	4	3	5	5	3	5	3	3	3	3	1	1	3	1	5	5	5	5	5	5	5

E90	5	3	3	3	3	3	5	5	3	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	3	4	5	4	4	3	2	4	3	5	4	
E91	4	1	2	4	1	2	5	5	3	4	2	5	3	3	3	5	1	3	3	3	3	3	3	2	4	2	5	4	5	5	
E92	4	5	3	3	3	2	3	4	3	4	3	3	3	3	5	5	3	3	5	2	3	3	3	2	4	2	4	4	3	4	
E93	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3	5	4	3	3	4	3	3	3	5	3	5	1	4	4
E94	3	5	1	1	2	2	3	3	2	2	2	1	2	2	1	5	5	2	5	3	3	3	3	5	5	3	3	5	5	5	1
E95	2	1	3	3	3	3	4	4	5	5	3	3	3	3	1	5	3	3	1	4	3	3	1	1	3	3	5	3	5	3	
E96	2	3	3	2	1	3	5	5	5	5	5	3	3	3	3	5	4	3	1	2	2	1	5	5	3	1	5	3	3	3	