



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

LA GRADUACIÓN DE LA SANCIÓN ADMINISTRATIVA NO PECUNIARIA EN LAS PAPELETAS DE TRÁNSITO - LIMA METROPOLITANA AÑO 2025

Línea de investigación:

Gobernabilidad, derechos humanos e inclusión social

Tesis para optar el grado académico de Doctora en Derecho

Autora

Tarazona Trujillo, María Teresa

Asesor

Sánchez Camargo, Mario Rodolfo

ORCID: 0000-0002-3368-9102

Jurado

Jiménez Herrera, Juan Carlos

Panduro Angulo, Eckerman

Vigil Farias, José

Lima - Perú

2026

LA GRADUACIÓN DE LA SANCIÓN ADMINISTRATIVA NO PECUNIARIA EN LAS PAPELETAS DE TRÁNSITO - LIMA METROPOLITANA AÑO 2025.

INFORME DE ORIGINALIDAD

16%

INDICE DE SIMILITUD

12%

FUENTES DE INTERNET

5%

PUBLICACIONES

11%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Nacional Federico Villarreal	8%
	Trabajo del estudiante	
2	repositorio.ucv.edu.pe	1%
	Fuente de Internet	
3	Submitted to Universidad Cesar Vallejo	1%
	Trabajo del estudiante	
4	hdl.handle.net	<1%
	Fuente de Internet	
5	www.coursehero.com	<1%
	Fuente de Internet	
6	repositorio.unfv.edu.pe	<1%
	Fuente de Internet	
7	repositorio.unfv.edu.pe:8080	<1%
	Fuente de Internet	
8	Submitted to Universidad Andina del Cusco	<1%
	Trabajo del estudiante	
9	spij.minjus.gob.pe	<1%
	Fuente de Internet	
10	www.nunoa.cl	<1%
	Fuente de Internet	
11	www.slideshare.net	<1%
	Fuente de Internet	

alicia.concytec.gob.pe



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

LA GRADUACIÓN DE LA SANCIÓN ADMINISTRATIVA NO PECUNIARIA EN LAS
PAPELETAS DE TRÁNSITO - LIMA METROPOLITANA AÑO 2025.

Línea de investigación:

Gobernabilidad, derechos humanos e inclusión social

Tesis para optar el grado académico de Doctora en Derecho

Autora

Tarazona Trujillo, María Teresa

Asesor

Sánchez Camargo, Mario Rodolfo

ORCID: 0000-0002-3368-9102

Jurado

Jiménez Herrera, Juan Carlos

Panduro Angulo, Eckerman

Vigil Farias, José

Lima – Perú

2026

Índice de contenido

RESUMEN	8
ABSTRACT.....	9
RESUMO.....	10
I INTRODUCCIÓN.....	11
1.1 Planteamiento del problema	13
1.2 Descripción del problema.....	15
1.3 Formulación del problema	17
1.3.1 Problema general	17
1.3.2 Problemas específicos.....	17
1.4 Antecedentes	17
1.4.1 Internacionales.....	17
1.4.2 Nacionales	20
1.5 Justificación de la investigación.....	21
1.5.1 Justificación práctica	21
1.5.2 Justificación metodológica	22
1.5.3 Justificación teórica	23
1.5.4 Justificación social.....	23
1.5.5 Justificación epistemológica.....	23
1.5.6 Importancia de la investigación.....	24
1.6 Limitaciones de la investigación	24
1.7 Objetivos de la investigación	25
1.7.1 Objetivo general	25
1.7.2 Objetivos específicos.....	25
1.8 Hipótesis.....	25

1.8.1 Hipótesis general	25
1.8.2 Hipótesis específicas.....	25
II MARCO TEÓRICO	26
2.1 Marco conceptual	26
2.1.1 Marco filosófico	26
2.1.2 Teorías generales de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria.....	28
2.1.2.1 Teoría del principio de proporcionalidad.....	28
2.1.2.2 Teoría de la discrecionalidad administrativa controlada	28
2.1.2.3 Teoría de la finalidad preventiva de la sanción administrativa.....	28
2.1.2.4 Teoría de la sanción administrativa	28
2.1.3 Concepto de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria	29
2.1.4 Concepto de sanción administrativa no pecuniaria	30
2.1.5 Componentes de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria.....	35
2.1.5.1 Suspensión de la licencia de conducir	35
2.1.5.2 Cancelación de la licencia de conducir	35
2.1.5.3 Inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir	35
2.1.6 Principios aplicables: legalidad, razonabilidad, proporcionalidad y tipicidad	36
2.1.6.1 Principio de legalidad	36
2.1.6.2 Principio de razonabilidad	36
2.1.6.3 Principio de proporcionalidad.....	36
2.1.6.4 Principio de tipicidad	37
2.1.7 Teorías generales de la variable independiente. Papeletas de tránsito	37
2.1.7.1 Teoría del derecho administrativo sancionador en tránsito	37

2.1.7.2 Teoría del control normativo del comportamiento vial	37
2.1.7.3 Teoría de la eficiencia disuasiva de la sanción	37
2.1.8 Concepto de la variable dependiente. Papeletas de Tránsito	37
2.1.9 Componentes de la variable dependiente. Papeletas de Tránsito	40
2.1.9.1 Acción u omisión	40
2.1.9.2 Contravención del reglamento	40
2.1.9.3 Tipificación	40
2.1.10 Marco legal	40
2.1.11 Definición de términos básicos.....	41
III MÉTODO	43
3.1 Tipo de investigación	43
3.2 Población y muestra	44
3.2.1. Población	44
3.2.2. Muestra	44
3.2.3. Muestreo	44
3.3 Operacionalización de variables.....	44
3.3.1. Definición conceptual de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria.....	44
3.3.2. Definición operativa de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria.....	45
3.3.3. Definición conceptual de la variable dependiente. Papeletas de tránsito	45
3.3.4. Definición operativa de la variable dependiente. Papeletas de tránsito	45
3.4 Instrumentos	46
3.5 Procedimientos	46
3.6 Análisis de datos.....	46

3.7 Consideraciones éticas	46
IV. RESULTADOS	47
4.1 Análisis descriptivo	47
4.2 Contrastación de hipótesis.....	53
4.2.1 Contrastación de la hipótesis general	53
4.2.2. Contrastación de la hipótesis específica 1	54
4.2.3. Contrastación de la hipótesis específica 2	55
4.2.4. Contrastación de la hipótesis específica 3	56
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	57
VI CONCLUSIONES	61
VII. RECOMENDACIONES	62
IX ANEXOS	72
Anexo A. Matriz de consistencia	72
Anexo B. Validación de instrumentos.....	73
Anexo C. Confiabilidad de Instrumentos	78
Anexo D. Instrumento de medición	79

Índice de tablas

Tabla 1. Resumen del Marco Legal	40
Tabla 2. Operacionalización de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria	45
Tabla 3. Operacionalización de la variable dependiente. Papeletas de tránsito.....	45
Tabla 4. Frecuencia de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria.....	47
Tabla 5. Frecuencia de la dimensión. Acción u omisión	48
Tabla 6. Frecuencia de la dimensión. Contravención del Reglamento.....	49
Tabla 7. Frecuencia de la dimensión. Tipificación	50
Tabla 8. Frecuencia de la variable dependiente. Papeletas de tránsito	51
Tabla 9. Contrastación de la hipótesis general.....	53
Tabla 10. Pseudo R cuadrado.....	53
Tabla 11. Contrastación de la primera hipótesis específica	54
Tabla 12. Pseudo R cuadrado.....	54
Tabla 13. Contrastación de la segunda hipótesis específica	55
Tabla 14. Pseudo R cuadrado.....	55
Tabla 15. Contrastación de la tercera hipótesis específica	56
Tabla 16. Pseudo R cuadrado.....	56
Tabla 17. Expertos durante la evaluación de los instrumentos de medición	73
Tabla 18. Fiabilidad del instrumento de la variable independiente	78
Tabla 19. Fiabilidad del instrumento de la variable dependiente	78

Índice de figuras

Figura 1. Histograma de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria.....	47
Figura 2. Histograma de la dimensión. Acción u omisión.....	48
Figura 3. Histograma de la dimensión. Contravención del Reglamento	49
Figura 4. Histograma de la dimensión. Tipificación.....	50
Figura 5. Histograma de la variable dependiente. Papeletas de tránsito.....	51

RESUMEN

Objetivo: El estudio tuvo como objetivo principal explicar la influencia de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito – Lima Metropolitana año 2025. **Método:** El estudio se enmarca en un enfoque cuantitativo, de diseño no experimental, de nivel explicativo, de corte transversal, la población y muestra se conformaron por 41 servidores y funcionarios, por medio de un muestreo censal. **Resultados:** El 41 % de los encuestados está totalmente de acuerdo con las sanciones administrativas no pecuniarias, el 39 % se muestra indeciso y el 20 % en desacuerdo. Además, el 59 % respalda los criterios aplicados en la imposición de papeletas de tránsito, mientras que el 22 % discrepa. Con un nivel de significancia de 0,000, inferior a 0,05, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la alterna, evidenciando que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en la equidad y aplicación de las papeletas de tránsito en Lima Metropolitana. **Conclusiones:** Los resultados confirman que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye de manera significativa en la imposición de las papeletas de tránsito en Lima Metropolitana (año 2025). El modelo presenta un coeficiente de Nagelkerke de 0,708, lo que indica que alrededor del 70,8 % de la variabilidad en las papeletas puede explicarse por la existencia o ausencia de criterios de graduación; en consecuencia, contar con parámetros claros de graduación mejora la proporcionalidad, equidad y coherencia del sistema sancionador.

Palabras clave: Sanción administrativa no pecuniaria, papeletas de tránsito, tipificación.

ABSTRACT

Objective: The main objective of this study was to explain the influence of the grading of non-monetary administrative sanctions on traffic tickets in Metropolitan Lima in 2025. **Method:** The study employed a quantitative, non-experimental, explanatory, cross-sectional design. The population and sample consisted of 41 public servants and officials, selected through census sampling. **Results:** 41% of respondents strongly agreed with non-monetary administrative sanctions, 39% were undecided, and 20% disagreed. Furthermore, 59% supported the criteria applied in issuing traffic tickets, while 22% disagreed. With a significance level of 0.000, less than 0.05, the null hypothesis was rejected and the alternative hypothesis accepted, demonstrating that the grading of non-monetary administrative sanctions significantly influences the fairness and application of traffic tickets in Metropolitan Lima. **Conclusions:** The results confirm that the grading of non-monetary administrative sanctions significantly influences the issuance of traffic tickets in Metropolitan Lima (year 2025). The model presents a Nagelkerke coefficient of 0.708, indicating that approximately 70.8% of the variability in the number of tickets issued can be explained by the existence or absence of grading criteria. Consequently, having clear grading parameters improves the proportionality, fairness, and consistency of the sanctioning system.

Keywords: Non-monetary administrative sanction, traffic tickets, classification.

RESUMO

Objetivo: O principal objetivo deste estudo foi explicar a influência da classificação das sanções administrativas não monetárias sobre as multas de trânsito na Região Metropolitana de Lima em 2025. **Método:** O estudo empregou um delineamento quantitativo, não experimental, explicativo e transversal. A população e a amostra consistiram em 41 servidores e funcionários públicos, selecionados por amostragem censitária. **Resultados:** 41% dos respondentes concordaram fortemente com as sanções administrativas não monetárias, 39% estavam indecisos e 20% discordaram. Além disso, 59% apoiaram os critérios aplicados na emissão de multas de trânsito, enquanto 22% discordaram. Com um nível de significância de 0,000, inferior a 0,05, a hipótese nula foi rejeitada e a hipótese alternativa aceita, demonstrando que a classificação das sanções administrativas não monetárias influencia significativamente a equidade e a aplicação das multas de trânsito na Região Metropolitana de Lima. **Conclusões:** Os resultados confirmam que a classificação das sanções administrativas não monetárias influencia significativamente a emissão de multas de trânsito na Região Metropolitana de Lima (ano de 2025). O modelo apresenta um coeficiente de Nagelkerke de 0,708, indicando que aproximadamente 70,8% da variabilidade no número de multas emitidas pode ser explicada pela existência ou ausência de critérios de classificação. Consequentemente, a existência de parâmetros de classificação claros melhora a proporcionalidade, a equidade e a consistência do sistema de sanções.

Palavras-chave: Sanção administrativa não monetária, multas de trânsito, classificação.

I INTRODUCCIÓN

En el ordenamiento jurídico-administrativo peruano, las sanciones son un instrumento clave para garantizar el acatamiento del orden jurídico y mantener la paz y la armonía social en el marco del Estado de Derecho.

Es precisamente en esta área donde, por ejemplo, las llamadas sanciones administrativas no pecuniarias al infractor de tránsito terrestre juegan un papel importante en la corrección del comportamiento del infractor y, finalmente, en la contribución a la seguridad de tránsito vial.

Sin embargo, la imposición de sanciones de este tipo frecuentemente no ha sido considerada proporcional, objetiva y uniforme a lo largo de los años, lo que ha plantado preguntas sobre la eficacia, la legalidad y el cumplimiento con los principios del derecho administrativo que rige el ámbito del derecho administrativo unilateral.

En la ciudad de Lima Metropolitana, las papeletas de tránsito son un indicador del nivel de cumplimiento de las normas viales y de la efectividad del mecanismo de sanción.

Sin embargo, en vista de la diversidad e intensidad del tráfico, el aumento de registro automóvil, y la variabilidad de las faltas que cometen los conductores, la intervención del Estado mediante la administración pública se hace necesaria.

En este sentido, esta es regida por el principio de la técnica y legalidad de la sanción.

Por ende, la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria se constituye en un elemento fundamental para asegurar que la intervención sea proporcional al daño o la probabilidad inminente, evitando la arbitrariedad e impunidad.

Si bien el artículo IV del título preliminar del artículo de Ley del Procedimiento Administrativo General – Ley N.º 27444 reconoce el principio de proporcionalidad, que se aplica a todas las sanciones impuestas, es decir, deben ser proporcionales al nivel de violación, dependiendo de circunstancias atenuantes y agravantes.

En general, en la práctica, este principio se ignora y los órganos y autoridades ejecutivas responsables de la toma de decisiones prefabricadas imponen sanciones sin tener en cuenta la propia voluntad de los autores de las infracciones de tráfico, sus infracciones anteriores o el grado de peligro.

Todo esto contribuyó al hecho de que la ciudadanía adquirió la percepción de la inadecuación general del sistema de sanciones de tráfico que se tales conceptos de uniformidad y criterio técnico, lo que socava la autoridad de los empleados de las agencias de tránsito y al conjunto del sistema.

Además, cuando la gradualidad de las sanciones no pecuniarias: la suspensión del permiso de conducir, la retención del vehículo y la inhabilitación temporal, resulta desproporcionada o no está justificada, y también pierde la función preventiva.

En casos extremos, cuando se aplican sanciones desproporcionadamente gravosas, surgen situaciones de conflicto de tipo administrativo y procesal, que sobrecargan el sistema de justicia. En el otro, cuando en relación con la ejecución de hechos socialmente peligrosos se aplican sanciones premiales o débiles.

En los casos en que se aplican sanciones desproporcionadamente gravosas surgen situaciones de conflicto de tipo administrativo y procesal, sobrecargando el sistema de justicia.

En otros, cuando frente a la ejecución de hechos relevantes se aplican sanciones premiales o leves, existe reincidencia.

Finalmente, se debe destacar que la problemática abordada no solo tiene relevancia jurídica sino social, por cuanto las infracciones de tránsito y las correspondientes sanciones a estas afectan a muchas dimensiones de la vida de la ciudadanía, tales como la seguridad, la prevención de accidentes y la cultura del respeto por las normas.

Por lo tanto, la investigación tiene como objetivo contribuir con pruebas empíricas a la necesidad de desarrollar criterios técnicos en la graduación de la determinación de sanciones

no pecuniarias, con el fin de cumplir con los principios de justicia administrativa y equidad sancionadora.

En el sentido teórico, la presente investigación se basa en una revisión doctrinaria del Derecho Administrativo Sancionador, la teoría del debido proceso y la teoría de la proporcionalidad.

En este punto, se argumenta cómo la adecuada gradualidad de las sanciones no pecuniarias es esencial para prevenir la arbitrariedad en el uso del poder punitivo del Estado y garantizar que cada sanción sirva a su función preventiva, pedagógica y correctiva.

En este sentido, identificar deficiencias permitirá proponer lineamientos para tomar decisiones consistentes, proporcionales y dentro del marco legal vigente.

1.1 Planteamiento del problema

En muchos países del mundo, la regulación de las sanciones administrativas por infracciones de tránsito ha cambiado en la dirección de aumentar el garantismo y la proporcionalidad.

En el contexto español, el procedimiento sancionador establece que las sanciones deben ajustarse de manera proporcional a la infracción cometida, considerando además las circunstancias y características personales del infractor, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (2022).

De igual forma, en Colombia, el Código Nacional de Tránsito Terrestre exige considerar puntos de vista como son la gravedad del daño para la imposición de sanciones (Ley. Co, art. 135).

En Chile, la Ley de Tránsito contempla un sistema de multas y suspensiones escalonadas, evaluadas según la gravedad de la infracción (Ley N.º 18.290, 2021).

Estas experiencias internacionales han contribuido a fortalecer marcos legales en los cuales la graduación de la sanción se reconoce como un mecanismo fundamental para mantener

un equilibrio adecuado entre la protección del interés público y el respeto de los derechos individuales.

Sin embargo, en el caso peruano, y particularmente en Lima Metropolitana, persiste una aplicación automática y uniforme de determinadas sanciones no pecuniarias, sin valorar la proporcionalidad del castigo frente a la conducta infractora.

Tal es el caso de la infracción M01, referida a la conducción en estado de ebriedad o bajo sustancias alucinógenas con participación en accidentes sobre el tránsito.

Esta infracción implica la aplicación de una sanción administrativa no pecuniaria que consiste en la cancelación definitiva de la licencia de conducir, así como en la inhabilitación permanente para tramitar una nueva (Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, 2023).

La imposición de esta medida se realiza a través de un procedimiento sancionador gestionado por el Servicio de Administración Tributaria (SAT), ejerciendo su competencia municipal en el ámbito de Lima Metropolitana.

Aunque se reconoce la gravedad de esta conducta, la problemática central no reside en la sanción en sí, sino en la ausencia de mecanismos normativos que permitan su graduación.

El marco vigente no exige que se considere la magnitud del accidente, el daño causado, la existencia de agravantes o atenuantes, o la reincidencia del infractor.

Esta situación se contrapone a lo dispuesto en el artículo 230 de la Ley N.º 27444, el cual señala que toda sanción debe aplicarse considerando la naturaleza y gravedad de la infracción, así como los antecedentes del administrado y las circunstancias particulares de cada caso (Congreso de la República del Perú, 2023).

La aplicación automática de esta sanción vulnera el principio de razonabilidad contemplado en el artículo IV del Título Preliminar de la misma ley, y afecta directamente al derecho de defensa, al debido procedimiento y a la individualización de la sanción, elementos esenciales del Estado de Derecho.

Además, imposibilita que la sanción cumpla una finalidad preventiva y pedagógica, convirtiéndola en una medida punitiva absoluta.

1.2 Descripción del problema

En muchas ciudades del mundo, incluida Lima Metropolitana, el tránsito urbano se ha convertido en un espacio complejo donde confluyen riesgos, responsabilidades y la necesidad de aplicar normas justas.

En los últimos años, uno de los temas más debatidos ha sido la aplicación de sanciones administrativas no pecuniarias, particularmente aquellas que afectan de manera definitiva el derecho a conducir.

En el ámbito peruano, las infracciones clasificadas como M01, que sancionan a los conductores que manejan bajo efectos de alcohol o sustancias prohibidas y que se ven involucrados en un accidente de tránsito, conllevan la cancelación definitiva de la licencia de conducir y la inhabilitación permanente para obtener una nueva.

Esta medida se ejecuta a través del Servicio de Administración Tributaria (SAT) dentro del marco del procedimiento sancionador previsto en el Reglamento Nacional de Tránsito.

El problema no radica en el castigo en sí, ya que conducir en esas condiciones representa un serio peligro; el verdadero conflicto surge porque no existe un mecanismo que permita diferenciar la gravedad de cada caso.

Es decir, no se toma en cuenta si el daño fue leve, si hubo víctimas o solo daños materiales, si el conductor actuó con dolo o negligencia, ni si es reincidente o fue un hecho aislado. La sanción es la misma para todos.

La aplicación es rígida, despersonalizada y no tiene en cuenta la proporcionalidad, razonabilidad y la individualización sancionadora, por lo que muchos principios del Derecho Administrativo Sancionador a los que debe apegarse la autoridad competente no se respetan.

Sobre la base de la hipótesis anterior, se puede identificar los siguientes problemas que deben ser resueltos:

Diagnósticos del problema:

Actualmente, no se distingue entre un accidente con consecuencias leves y uno con resultados fatales. Todos los casos que encajan en la infracción M01 reciben la misma sanción definitiva, sin importar el impacto real del hecho.

El Reglamento de Tránsito establece de forma genérica la infracción M01, sin prever categorías o niveles dentro del mismo tipo de falta.

Esta ausencia de tipificación impide que la autoridad valore situaciones concretas, como la intención del conductor o las circunstancias del accidente.

El Servicio de Administración Tributaria de Lima, como órgano sancionador, aplica esta medida sin un análisis casuístico, lo que convierte el procedimiento en una rutina burocrática más que en una decisión basada en justicia y equidad administrativa.

Las causas del problema son los siguientes:

Aunque la Legislación sobre el Procedimiento Administrativo General establece que toda sanción debe ser razonable y proporcional al hecho cometido, este principio no se ve reflejado en la aplicación real de las papeletas por infracción M01.

La normativa no ofrece herramientas claras ni criterios objetivos para graduar la sanción, como considerar el tipo de daño, si hubo o no víctimas, la actitud del conductor o su historial de infracciones.

No existen mecanismos administrativos que permitan impugnar o revisar la proporcionalidad de la sanción antes de ejecutarla, lo cual limita la posibilidad del conductor de defender su derecho a un tratamiento justo.

Las consecuencias si persiste el problema son las siguientes: Si se sigue aplicando la sanción de manera automática, los conductores no tendrán la oportunidad de presentar

atenuantes ni de recibir una sanción adecuada al daño causado, lo cual vulnera su derecho al debido procedimiento.

Ausencia equitativa sobre la aplicación de la norma puede llevar a una percepción de injusticia por parte de los ciudadanos, debilitando la legitimidad del SAT y del sistema de control de tránsito en general.

La cancelación definitiva de licencias sin una valoración individual puede empujar a algunos ciudadanos a conducir sin autorización, agravando el problema de la informalidad y poniendo en mayor riesgo la seguridad vial.

1.3 Formulación del problema

1.3.1. Problema general

¿Cómo influye la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito – Lima Metropolitana año 2025?

1.3.2 Problemas específicos

- ¿Cómo influye la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la acción u omisión – Lima Metropolitana año 2025?
- ¿De qué manera la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la contravención del reglamento – Lima Metropolitana año 2025?
- ¿De qué manera la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la tipificación – Lima Metropolitana año 2025?

1.4 Antecedentes

1.4.1 Internacionales

Marcos (2023), concluyó que el conducir un vehículo en estado de ebriedad, disminuye las capacidades físicas y psicológicas y raíz de esto los agentes de tráfico inician con la observación de la circulación de los vehículos que les va a permitir detectar esta clase de

infracciones, por ende, este trabajo propone implementar en los operativos policiales, mayores controles preventivos de alcohol en los puntos más cruciales de las ciudades.

Torres (2023), concluyó que hubo una significativa reducción de heridos como de muertos producto de la conducción en estado de embriaguez, desde de la segunda mitad del año 2014, debiéndose posiblemente durante los primeros meses de la implementación de la Ley 1696, que los conductores no estuvieron al corriente de los pormenores de la mencionada ley.

Ríos (2023), concluyó que en los casos de alcoholemia las medidas deben ser las más severas posibles ajustándose en todo momento al principio de proporcionalidad y legalidad; Asimismo, concluyó respecto al procedimiento administrativo sancionador, que este debe adaptarse y constantemente mejorar, ello en vista en relación a los constantes cambios sociales, tecnológicos y nuevas investigaciones.

Cabana (2021), concluye que el procedimiento sancionador por reincidencia carece de claridad y efectividad, ya que no establece un mecanismo preciso que garantice al ciudadano el respeto de sus derechos fundamentales al debido proceso, a la contradicción y a la defensa. Mientras la Ley 1437 de 2011 ofrecía un marco más definido, la Ley 769 de 2002, en su artículo 124, solo menciona la reincidencia sin detallar el procedimiento aplicable para imponer la sanción. Esta omisión genera un vacío normativo que vulnera los derechos de los ciudadanos. En el 2016 cuando se le declaraba reincidente a un conductor, esto bajo un procedimiento garantista en comparación se suspendían 4 licencias de conducción frente a 44.052 licencias de conducción suspendidas en el 2019, año donde se declaraba reincidente al conductor en base a una consulta de las plataformas en la que se evidenciaba que contaba con dos comparendos durante el periodo de seis meses, en ese sentido a la actualidad no existe una regulación clara que establezca el procedimiento para imponer sanciones de reincidencia.

Puentes (2021), concluyó que con el tiempo se ha ido adoptando y/o mejorando los parámetros en la identificación del porcentaje de alcohol en la sangre y así poder imponer la sanción más adecuada. Asimismo, concluye que el principio de legalidad y el derecho al debido proceso pueden ser vulnerados al momento de la imposición de la sanción o durante la tramitación del recurso de apelación.

Baeza y Lepe (2020) sostienen que la sanción administrativa constituye una manifestación de la Actividad Material del Estado, estructurándose a partir de diversos elementos esenciales. En primer lugar, presenta un componente objetivo, al representar un acto administrativo desfavorable que impone una consecuencia al infractor. En segundo lugar, incluye un elemento antijurídico, ya que se origina por la comisión de una infracción administrativa. Además, posee un componente subjetivo, dado que su aplicación corresponde a un órgano de la Administración Pública. Asimismo, cuenta con un elemento formal, puesto que solo puede imponerse tras la tramitación del procedimiento administrativo correspondiente. Finalmente, la sanción administrativa debe aplicarse exclusivamente al responsable de la infracción, recayendo únicamente sobre quien ha cometido la conducta contraria a la normativa vigente. Asimismo, esta sanción incorpora un elemento teleológico, al perseguir una doble finalidad: por un lado, reprimir comportamientos ilícitos y, por otro, garantizar el cumplimiento de la política regulatoria en beneficio del interés general.

Celi (2017) analiza la aplicación del principio de proporcionalidad y la tutela judicial efectiva en las contravenciones de tránsito detectadas mediante dispositivos tecnológicos. No obstante, evidencia que los juzgadores no protegen adecuadamente los derechos del infractor, al no precisar la vulneración del rango moderado. Esto genera una afectación a la tutela judicial efectiva, ya que las sanciones se imponen sin un análisis razonado de los criterios de proporcionalidad ni una exposición clara de la relación entre los hechos y la norma. En

consecuencia, la sanción adquiere un carácter inquisitivo, favoreciendo al Estado pero perjudicando al ciudadano, lo que evidencia una transgresión al principio de justicia material.

1.4.2 Nacionales

Morí (2022) concluye que las infracciones de tránsito reguladas por el Reglamento Nacional de Tránsito se encuentran vinculadas con los mecanismos de impugnación establecidos en la Ley N.º 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General, cuyo objetivo es controlar y minimizar la pérdida de vidas humanas, así como los daños personales y materiales derivados de accidentes de tránsito.

Por su parte, Facundo (2021) sostiene que el principio de responsabilidad en el derecho administrativo sancionador se relaciona directamente con el principio de proporcionalidad, dado que no basta con justificar la sanción, sino que también debe garantizarse una adecuada ponderación entre la infracción cometida y la medida aplicada. Asimismo, concluye que la responsabilidad subjetiva busca como fin la justicia conmutativa, mientras que la responsabilidad objetiva tiene como fin la justicia distributiva.

Tambini (2021), concluye una afectación al principio de *ne bis in idem*, puesto que se sanciona en ambas vías administrativa y penal; el SATH sin realizar distinción alguna de la conducta cuestionada si es que califica como hecho o delito, por otro lado, en la vía penal el Poder Judicial como la fiscalía solo evalúa si el elemento objetivo el “dosaje étílico”, a fin de enmarcar el hecho como delito.

Yaringaño (2021) identificó que las principales causas de nulidad o invalidez de las papeletas por infracciones de tránsito terrestre se originan en la deficiente capacitación del personal policial encargado de imponerlas, así como en el incorrecto llenado de los formularios, lo cual contraviene lo dispuesto en los artículos 326 y 329 del Reglamento Nacional de Tránsito. Además, se evidenció que algunos operadores del transporte contribuyen a la

anulación de los procedimientos sancionadores en determinadas infracciones debido a irregularidades en su actuación.

Por su parte, Mejía (2018) señala que la situación se debe, principalmente, a la falta de coordinación y control policial, pese a la existencia de normas que sancionan dicha conducta. Sin embargo, la deficiente aplicación de la normativa ha permitido que, incluso después de obtener resultados positivos en los exámenes de dosaje etílico, muchos conductores mantengan su licencia de conducir vigente, evidenciando así una grave falla en el sistema de control y fiscalización.

Chumán (2017) concluyó que muchos infractores administrativos prefieren someterse a procesos judiciales por conducir en estado de ebriedad, debido a que las penas impuestas en la vía penal resultan más leves en comparación con las sanciones administrativas. En el ámbito penal, las sanciones suelen ser menos severas tanto en el aspecto económico como en la inhabilitación de la licencia de conducir. En cambio, en el procedimiento administrativo sancionador, las multas son más elevadas y las sanciones no pecuniarias pueden implicar desde una inhabilitación por tres años hasta la cancelación definitiva de la licencia. Asimismo, el autor advierte que se han venido aplicando penas excesivamente benignas en lo referente a la inhabilitación de licencias, pues estas suelen estar vinculadas a la pena principal impuesta, que en muchos casos se determina en un rango de seis meses a menos de un año y medio, e incluso con carácter suspendido.

1.5 Justificación de la investigación

1.5.1 Justificación práctica

Tuvo como fin contribuir con propuestas concretas que permitan mejorar la forma en que se aplican las sanciones administrativas no pecuniarias en el ámbito del tránsito vehicular en el Perú.

En particular, se analiza las infracciones tipificadas en el código M01, las que establecen la sanción a un chofer que, estando bajo influencia del alcohol o sustancias prohibidas.

Esta situación implica una inexistencia en la práctica del sistema sancionador, dado que no establece criterios de graduación para considerar el tipo de infracción cometida.

Por lo tanto, la presente investigación tiene como fin exponer y proponer posibles alternativas que puedan ser consideradas por la Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT) y el MTC.

Por último, el presente trabajo pretende contribuir a la creación de un marco normativo más justo y eficiente al respecto. Esto significaría que el proceso no solo se utilice para agravar la retracción, sino que también respete por igual los derechos del administrado.

Con esto, el enjuiciamiento será mucho más humano y digno para el Estado de derecho del constitucionalismo.

En otras palabras, los resultados del estudio pueden considerarse útiles para minimizar las infracciones de Derecho Administrativo Sancionador en este campo y evitar las que puedan violarse en el futuro.

1.5.2 Justificación metodológica

La investigación se lleva a cabo bajo un enfoque cuantitativo, de carácter aplicado y con un nivel explicativo, enfocado en examinar las relaciones entre variables a través de la recolección y análisis de datos objetivos que respalden empíricamente los hallazgos.

Se implementa un diseño no experimental, observando los fenómenos en su estado natural sin manipular las variables.

Para la recolección de información se utilizó un cuestionario, el cual fue validado mediante juicio de expertos y cuya confiabilidad se comprobó mediante el coeficiente alfa de Cronbach.

Esta metodología permite identificar cómo la ausencia de criterios de proporcionalidad afecta la legalidad y equidad del procedimiento sancionador, brindando fundamentos para proponer mejoras normativas y administrativas en el sistema de tránsito.

1.5.3 Justificación teórica

Desde el enfoque de Alexy, se exige proporcionalidad en la sanción; García Enterriá señala que dicha graduación debe ser legal y controlada, y González Pérez resalta su finalidad preventiva.

Por otro lado, Garrido Falla ubica las papeletas como expresión del Derecho Administrativo Sancionador; Rouland las interpreta como mecanismos de control social, y Becker destaca su función disuasiva. Estas teorías sustentan la necesidad de aplicar sanciones justas, eficaces y orientadas al orden vial.

1.5.4 Justificación social

La investigación aporta significativamente a la sociedad porque ayuda a mejorar la aplicación de sanciones en el tránsito y, con ello, una mayor justicia y equidad en la emisión de papeletas.

La optimización en la graduación de sanciones no pecuniarias fomenta una mejor cultura de respeto y responsabilidad vial, porque reduce los accidentes y conflictos en las vías públicas.

1.5.5 Justificación epistemológica

Basada en un enfoque positivista. Es decir, se busca conocer la realidad tal y como ocurre, con ayuda de datos concretos y medibles.

Al decidir trabajar con un enfoque cuantitativo, la finalidad radica en comprender de qué manera la graduación en tramos de uno, cinco y veinte por ciento afecta, en realidad, a la emisión de las papeletas de tránsito.

Tal enfoque permite tomar decisiones basadas en evidencia objetiva. De la misma manera, aporta un conocimiento útil, el cual puede orientar mejoras reales en la gestión del orden vial en Lima Metropolitana.

1.5.6 Importancia de la investigación

Resulta fundamental para fomentar un tránsito más seguro y saludable en Lima Metropolitana, apoyando el ODS 3: Salud y bienestar, al contribuir a la reducción de accidentes viales.

Además, logra fomentar la justicia y la transparencia en la aplicación de sanciones administrativas, fortaleciendo el ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas, al generar mayor confianza ciudadana en las instituciones públicas.

Al optimizar la graduación de sanciones no pecuniarias, se impulsa un sistema de control vial más justo y efectivo, incentivando comportamientos responsables en las vías urbanas.

Así, esta contribución mejora la calidad de vida, apoyando el desarrollo sostenible y la construcción de ciudades ordenadas, equitativas y resilientes, en línea con el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

1.6 Limitaciones de la investigación

Se hará efectiva previo procedimiento administrativo sancionador instaurado y conducido por el Servicio de Administración Tributaria en el departamento de Lima Metropolitana; la población seleccionada para esta investigación está conformada por los servidores y funcionarios de la misma entidad.

En el presente trabajo no veremos el grado de responsabilidad en la que incurren los conductores, cuando son infraccionados con una papeleta de infracción al tránsito de código M01, por el contrario, solo nos limitaremos a ver la falta de graduación de la sanción no pecuniaria impuesta.

1.7 Objetivos de la investigación

1.7.1 Objetivo general

Explicar la influencia de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito – Lima Metropolitana año 2025.

1.7.2 Objetivos específicos

- Explicar la influencia de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la acción u omisión – Lima Metropolitana año 2025.
- Establecer la influencia de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la contravención del reglamento – Lima Metropolitana año 2025.
- Establecer la influencia de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la tipificación – Lima Metropolitana año 2025.

1.8 Hipótesis

1.8.1 Hipótesis general

La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito – Lima Metropolitana año 2025.

1.8.2 Hipótesis específicas

- La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la acción u omisión – Lima Metropolitana año 2025.
- La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la contravención del reglamento – Lima Metropolitana año 2025.
- La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la tipificación – Lima Metropolitana año 2025.

II MARCO TEÓRICO

2.1 Marco conceptual

2.1.1 *Marco filosófico*

El marco filosófico de la presente investigación se estructura desde cinco dimensiones fundamentales.

En el aspecto ontológico, se parte del reconocimiento de la existencia de normas jurídicas que regulan la convivencia vial.

Las sanciones administrativas no pecuniarias, como las papeletas de tránsito, no son meros actos burocráticos, sino manifestaciones del poder sancionador del Estado, orientadas a restablecer el orden alterado por una infracción (Posada, 2014).

Asimismo, la epistemología puede entenderse como un proceso consciente e intencionado por parte del individuo que busca comprender las cualidades o los aspectos de lo que se busca conocer o averiguar.

Dicho concepto se enfoca no solo en el sujeto que conoce, sino también en el objeto conocido, lo que se pretende comprender a través de buscar conocimiento.

La epistemología ha cambiado a lo largo de la historia de acuerdo con el progreso del pensamiento humano (Ramírez, 2009).

Epistemológicamente, el estudio se basa en un paradigma positivista, ya que se basa en conocer y explicar hechos observables y medibles, como la correlación entre la graduación de la sanción y la emisión de papeletas de tránsito. Se basa en datos empíricos y objetivos.

La deontología, es una agrupación de pautas determinadas en una comunidad con la finalidad de solucionar situaciones conflictivas de intereses entre integrantes y el interés colectivo, asimismo, como resulta usual, los códigos implícitos o explícitos indican lo “decente” (perfil anhelado del “pundonor”) al ejercer cargos públicos, profesiones y oficios. (Galvis y Torres, 2023).

En el plano deontológico, se sostiene que la administración tiene el deber ético y jurídico de actuar con equidad, aplicando sanciones proporcionales y razonadas, conforme al principio de legalidad.

Esta responsabilidad implica valorar no solo el acto cometido, sino también sus circunstancias y consecuencias.

La axiología se reconoce como la disciplina filosófica que analiza la naturaleza y jerarquía de los valores, comprendiendo su significado y función dentro del pensamiento humano (Prieto, 2002).

En este sentido, puede definirse como un conocimiento racional y sistemático orientado al estudio de todo aquello que se considera digno de aprecio, valioso o deseable, abarcando tanto los principios éticos como los ideales que orientan la conducta y la apreciación humana (Calvo, 2021).

Entre los valores más importantes, en términos axiológicos, se encuentran los de justicia, seguridad, prevención, transparencia y responsabilidad ciudadana.

Son fortalecidos por la gradación de una sanción adecuada, que previene la arbitrariedad y fomenta la cultura de la norma en el tráfico.

La metodología es el uso sistemático del conocimiento existente sobre las peculiaridades de funcionamiento del conocimiento, basado en las reglas de la lógica formal y la argumentación, que tiene como objetivo una explicación coherente y razonada de los fenómenos o la resolución de problemas (Morles, 2002).

Al hablar de metodología de la investigación, se hace referencia a un concepto extenso, en vista de que el campo semántico ha sido configurado por la disciplina científica donde este se aplique como objeto de estudio (Jiménez et al., 2023).

2.1.2 Teorías generales de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria

2.1.2.1 Teoría del principio de proporcionalidad. Conforme a la teoría, toda sanción debe responder a la magnitud real de la infracción. En consecuencia, no se trata de sancionar por sancionar, sino de hacerlo en justicia, con razón y necesidad, con la precaución de no romper el delicado fiel entre autoridad y derecho (Alexy, 2002).

2.1.2.2 Teoría de la discrecionalidad administrativa controlada. Afirma que, si bien la autoridad es libre de elegir cómo sancionar, su elección no puede ser arbitraria.

En este caso, la escala debe adoptar en cuenta razones jurídicas a las que se añaden criterios razonables y probados éticamente, como la reincidencia, mal hecho o valor humano, y una actitud personal en el hecho de cara al derecho y a sus órganos (García de Enterría y Fernández, 2015).

2.1.2.3 Teoría de la finalidad preventiva de la sanción administrativa. La sanción en la administración pública no busca simplemente castigar, sino prevenir que se repitan conductas indebidas.

Si una sanción está bien graduada, logra que la persona reflexione y que la sociedad entienda las consecuencias de actuar fuera de las normas (González, 2007).

2.1.2.4 Teoría de la sanción administrativa. Agüero (2021) plantea que esta constituye la consecuencia jurídica establecida por la ley ante la comisión de una falta.

En ese sentido, la sanción administrativa representa la respuesta normativa prevista por el ordenamiento jurídico frente a una infracción, cuya ejecución corresponde a la autoridad administrativa competente, encargada de iniciar y conducir el procedimiento respectivo, sea este de naturaleza administrativa o disciplinaria, conforme a lo dispuesto en diversos capítulos de la Ley N.º 27444.

El autor sostiene que la sanción administrativa constituye un perjuicio impuesto por la administración a un ciudadano como consecuencia de una conducta que vulnera el orden legal, dentro de un procedimiento formal y con fines esencialmente represivos y preventivos.

Así, la sanción no solo responde a la comisión de una infracción, sino que también busca prevenir la reincidencia y garantizar el respeto al marco normativo y la correcta función de la administración pública.

Sin embargo, no se puede considerar que cualquier perjuicio impuesto por la administración equivalga a una sanción administrativa, ya que su aplicación requiere que la infracción esté debidamente tipificada y que la medida sea proporcional a la falta cometida.

Además, debe respetar los principios de la potestad sancionadora administrativa establecidos en la Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

La administración pública no actúa de manera arbitraria al imponer sanciones, sino que lo hace siguiendo un procedimiento administrativo que asegura la protección de los derechos del administrado.

Estas sanciones deben cumplir estrictamente con los principios fundamentales del derecho administrativo sancionador, tales como legalidad, tipicidad, razonabilidad, irretroactividad, concurso de infracciones, causalidad, presunción de inocencia, presunción de licitud, non bis in ídem y debido procedimiento, garantizando que toda medida adoptada sea legítima, proporcional y debidamente justificada.

2.1.3 Concepto de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria

De modo general, la graduación de una sanción administrativa no pecuniaria conlleva el procedimiento por el cual la administración pública determina la intensidad y extensión de una sanción; en este sentido, la sanción no pecuniaria no impone una penalización económica al actor, o causahabiente de una infracción, sino, más bien, medidas como la suspensión de actividades, la pérdida de beneficios o la inhabilitación temporal.

Éste, como toda graduación, debe sostenerse en criterios objetivos: la gravedad de la infracción, la intencionalidad del infractor, la reincidencia y el daño ocasionado; en todo caso, debe existir proporcionalidad y correspondencia entre la conducta y la sanción aplicada (La Madrid, 2018).

2.1.4 Concepto de sanción administrativa no pecuniaria

Ramírez y Aníbal (2015) definen la sanción administrativa no pecuniaria como una manifestación del poder represivo del Estado, ejercido frente a cualquier alteración del orden jurídico-administrativo.

Ramírez y Aníbal (2015), por su parte, indican que la sanción administrativa es un signo de poder de la autoridad administrativa para actuar y así poder reprimir cualquier conducta que esté en contra del ordenamiento jurídico.

En el caso de la sanción administrativa existen las pecuniarias y las no pecuniarias. Tuppia (2018) establece que las primeras son las multas y las segundas son la inhabilitación. No inician un pago económico, sino la restricción o suspensión de ciertos derechos relacionados con la actividad sancionada.

Por su parte, Tirado (2016) afirma que no solo está motivado por la protección de víctimas individuales, sino también por la salvaguarda de la salud pública y la prevención de daños posibles, promoviendo la seguridad colectiva.

El sistema normativo se orienta a proteger los bienes y valores jurídicos mediante dos mecanismos complementarios: la retribución, que se materializa a través de la sanción, y la restitución, que se efectúa mediante medidas correctivas o indemnizatorias.

Ambas acciones buscan resguardar los intereses jurídicos supervisados por la Administración y asegurar el mantenimiento del orden normativo.

En este contexto, Guzmán (2019) define el Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) como el instrumento que permite a la Administración imponer sanciones frente a la comisión de infracciones tipificadas por la ley.

Estas sanciones constituyen situaciones desfavorables dirigidas al administrado como consecuencia directa de su conducta infractora, garantizando simultáneamente el respeto a los principios de legalidad y debido procedimiento.

Asimismo, una infracción administrativa puede conceptualizarse como cualquier conducta que vulnera el ordenamiento jurídico y que es competencia de la autoridad administrativa sancionar.

A través del PAS, la Administración puede aplicar sanciones de manera efectiva frente a la comisión de infracciones que, aunque contravienen la normativa, no revisten la gravedad suficiente para constituir delitos penales. La finalidad de estas sanciones se centra en disuadir conductas ilícitas y promover el cumplimiento de las normas.

En cuanto al Principio de Proporcionalidad, Huapaya y Alejos (2019) indican que está consagrado en el artículo 248 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), estableciendo criterios que la autoridad debe considerar al fijar una sanción, tales como el beneficio ilícito obtenido, la probabilidad de detección, el daño ocasionado, la intencionalidad y la reincidencia, asegurando así sanciones justas y ajustadas a la conducta.

Por su parte, Mogrovejo (2020) señala que el Principio de Razonabilidad actúa como una garantía frente al ejercicio de la potestad fiscalizadora de la Administración, exigiendo que las medidas adoptadas guarden proporción con la gravedad del incumplimiento, de modo que exista equilibrio entre la infracción cometida y la sanción impuesta dentro del procedimiento sancionador.

De manera complementaria, Guzmán (2019) indica que la versión original de la LPAG no incluía expresamente el principio de proporcionalidad dentro del de razonabilidad, aunque la doctrina ya lo contemplaba.

Por ello, se incorporó en la modificación de la norma, precisando que toda sanción debe ser congruente con la infracción cometida, los fines que se buscan alcanzar y los efectos derivados de su aplicación.

En este marco, la proporcionalidad implica que la medida utilizada para alcanzar los fines públicos sea la menos restrictiva posible, resguardando los derechos fundamentales del administrado.

Además, el grado de afectación de tales derechos debe guardar coherencia con el nivel de interés público protegido, aplicando un análisis racional de costo-beneficio para determinar la validez de la limitación impuesta.

La jurisprudencia, de manera reiterada, ha establecido que la proporcionalidad debe analizarse desde tres dimensiones: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto.

La idoneidad exige que la sanción sea adecuada para alcanzar el fin previsto; la necesidad, que entre varias medidas posibles se elija la menos gravosa; y la proporcionalidad estricta, que se realice una ponderación entre el perjuicio causado al administrado y el beneficio obtenido por la medida, determinando si la afectación está debidamente justificada.

De acuerdo con la LPAG, el principio de razonabilidad establece que las decisiones de la autoridad administrativa, particularmente aquellas que imponen sanciones, generan obligaciones o restringen derechos, deben ajustarse a los límites de sus competencias y mantener una adecuada relación entre los medios utilizados y los fines públicos perseguidos.

Esto asegura que las actuaciones del Estado se limiten a lo estrictamente necesario para alcanzar su finalidad legítima.

Guzmán (2019) señala que, inicialmente, la Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG) no incluía de manera explícita el principio de proporcionalidad dentro del marco de la razonabilidad.

Sin embargo, su incorporación resultó esencial en la reforma de la ley, permitiendo que la graduación de la sanción se realice considerando el tipo de infracción cometida, el objetivo de la sanción y los efectos ocasionados, garantizando así un equilibrio entre la conducta infractora y la medida administrativa aplicada.

En cuanto a la proporcionalidad, se requiere que los medios utilizados para lograr los fines antes mencionados sean los adecuados para que la autoridad administrativa, teniendo en cuenta las diversas sanciones a aplicar, elija la que le resulte menos gravosa para su aplicación.

Teniendo en cuenta que el grado de afectación de los derechos debe ser proporcional al grado de consecución del objetivo que justifica la restricción, es decir, la infracción reglamentada, se sostiene un fundamento racional compatible con el principio de preferencia de los derechos fundamentales.

Este principio permite a los jueces evaluar cuándo una limitación constituye una restricción efectiva de derechos, debiendo realizar un análisis costo-beneficio que verifique la proporcionalidad de la medida aplicada.

A través del juicio de idoneidad o adecuación, se busca garantizar que la sanción impuesta sea coherente con el fin que se pretende alcanzar, de modo que sus resultados respondan efectivamente al cumplimiento del objetivo sancionador y a la preservación del interés público.

Respecto al criterio de necesidad, como antes se mencionó hace referencia a que la sanción, dado el objetivo de la sanción, es lo más gravosa posible, dada la equivalencia de los resultados alcanzados.

Finalmente, el criterio de ponderación consiste en comparar el impacto de la sanción en los intereses de los administrados con la consecución de los objetivos planteados para determinar si dicho impacto está justificado.

Respecto a la graduación de la sanción, Gómez et al. (2010) señalan que se consideran diversos factores, entre ellos el daño causado por la infracción, la naturaleza de dicho daño y la reincidencia en la conducta infractora.

Estos elementos pueden actuar como atenuantes o agravantes de la multa base, dependiendo de las circunstancias específicas, considerando además el beneficio ilícito esperado y la probabilidad de detección de la infracción.

Por su parte, Guzmán (2019) explica que un criterio fundamental para la graduación de la sanción es el beneficio ilegalmente obtenido por el administrado, incorporado por el Decreto Legislativo N.º 1029, el cual evalúa la magnitud de la ventaja obtenida al cometer la infracción.

Este factor resulta esencial, ya que se vincula con el análisis costo-beneficio que el infractor realiza al decidir transgredir la norma, convirtiéndose en un parámetro central dentro de las fórmulas de graduación sancionadora empleadas por diversas entidades.

El segundo criterio corresponde a la probabilidad de detección, que, aunque no estaba expresamente contemplado en la norma, ya era utilizado en la práctica administrativa.

Su importancia radica en que permite un análisis objetivo de la conducta del administrado, valorando la posibilidad de ser descubierto.

Otro elemento fundamental es la gravedad del daño causado al interés general o al bien jurídico protegido, puesto que toda sanción busca proteger valores públicos esenciales.

Este criterio, por tanto, constituye una referencia clave dentro de los métodos empleados por la Administración Pública para ajustar la severidad de la sanción.

2.1.5 Componentes de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria

2.1.5.1 Suspensión de la licencia de conducir. Es una sanción administrativa temporal que impone una restricción de conducir como corrección por delitos o transgresiones graves o repetidos.

Esta medida está directamente relacionada con el riesgo y pretende fomentar una mayor responsabilidad de conducción durante el período de sanción (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2009).

2.1.5.2 Cancelación de la licencia de conducir. Conlleva la pérdida definitiva del derecho de conducir por parte del sancionado debido a infracciones muy graves o al acumulamiento de sanciones.

El infractor deberá volver a formarse y someterse a las pruebas una vez concluido el proceso para obtener el documento requerido para que pueda volver a conducir para una mayor seguridad vial (Organización Mundial de la Salud, 2018).

2.1.5.3 Inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir. No se trata de propiamente de una sanción, sino de una sanción administrativa no pecuniaria, ya que no implica una multa, pero temporalmente prohíbe al infractor solicitar o gestionar una licencia de conducción.

Por lo tanto, se impone cuando se ha cometido infracción grave o reiteradamente, lo que indica al administrado la falta de idoneidad de conducir vehículos motorizados.

La razón de esta medida es garantizar la seguridad vial y evitar futuras acciones de los conductores como reincidencias para ello se determina un período de tiempo que el infractor no podrá solicitar nuevamente el derecho a tener una nueva licencia. Su objetivo es evitar futuras acciones peligrosas del conductor, así como garantizar únicamente conductores adecuados pueden conducir (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2009).

2.1.6 Principios aplicables: legalidad, razonabilidad, proporcionalidad y tipicidad

2.1.6.1 Principio de legalidad. Este principio establece que nadie puede ser sancionado por una acción que no esté recogida en una norma con rango de ley.

Para que éste se aplique, se deben cumplir los tres siguientes requisitos: la ley debe ser escrita, la ley debe ser anterior al hecho y por último la ley debe ser precisa y detallada.

Actuación de conformidad su aplicación está concebida para la protección de los ciudadanos contra posibles arbitrariedades de parte de la Administración pública o cualquier otro tipo de autoridad (Rico, 2023).

2.1.6.2 Principio de razonabilidad. Como artículo de este principio, está la razonabilidad de las medidas administrativas que se tomen: en otras palabras, razonabilidad se refiere a que las sanciones en contra de la persona deban de tener una medida que sea razonable de acuerdo con las condiciones y circunstancias.

Se considerarán la intensidad del hecho, la intencionalidad, capacidad económica, y otros factores, en el sentido de que la sanción aplicable no sea desproporcionada o sin relación (Ministerio de Justicia y derechos humanos, 2017).

2.1.6.3 Principio de proporcionalidad. Dispone que las sanciones impuestas por la Administración deben constituir una medida adecuada, necesaria y proporcional para cumplir con el fin legítimo que las justifica, de tal forma que no exista exceso o arbitrariedad en su aplicación.

Este sub principio garantiza que la medida sancionadora no sea excesiva o desproporcionada en los términos de imposición de cargas distintas que las necesarias desde una perspectiva racional. Se divide en tres reglas: índole apropiada, es decir, si el medio alcanza el fin; de necesidad, si no existe otro derecho menos vejatorio; de proporcionalidad estricta, es decir, si el beneficio supera al perjuicio (LP, 2022).

2.1.6.4 Principio de tipicidad. La tipicidad demanda que las conductas que pueden ser sancionadas deben estar previamente definidas en normas legales formales, sin que sea admisible una interpretación analógica o extensiva.

Ello impide que las autoridades sancionadoras puedan castigar actos no expresamente prohibidos en una norma ya existente (Casafranca, 2020).

2.1.7 Teorías generales de la variable independiente. Papeletas de tránsito

2.1.7.1 Teoría del derecho administrativo sancionador en tránsito. Las papeletas no son simples multas, sino instrumentos legales que tienen por fin ordenar el tránsito y proteger la seguridad de la vida en las vías.

En este sentido, el actuar del Estado a través de la aplicación de las autoridades de tránsito gira en torno a proteger la vida y el correcto desenvolvimiento de las vías públicas (Garrido, 1996).

2.1.7.2 Teoría del control normativo del comportamiento vial. Este enfoque plantea que las normas de seguridad vial, incluyendo las infracciones de tráfico, actúan similarmente a un mecanismo de guía del comportamiento social, permitiendo que los ciudadanos adquieran conductas seguras y eviten riesgos, promoviendo la convivencia responsable en sí mismos y otros seres comunes (Rouland, 2004).

2.1.7.3 Teoría de la eficiencia disuasiva de la sanción. *Desde la economía del derecho, Becker sugiere que las personas actúan evaluando costos y beneficios.*

Si saben que una infracción de tránsito infringe con ella consecuencias reales, como una papeleta bien aplicada, pensarán dos veces antes de incumplir. Por lo tanto, la sanción funciona como un freno racional (Becker, 1968).

2.1.8 Concepto de la variable dependiente. Papeletas de Tránsito

En cuanto a las papeletas de tránsito, Morí (2022) explica que estas constituyen sanciones económicas impuestas a los conductores que incurren en infracciones viales. Sin embargo,

sostiene que dichas multas no siempre cumplen efectivamente su propósito correctivo, pues en muchos casos no generan la toma de conciencia necesaria sobre la falta cometida ni fomentan una conducta responsable en la vía pública.

Para Morí (2022) las papeletas de tránsito son multas de carácter monetario que deberán ser asumidas u honradas por el infractor, esta clase de multas no cumple su verdadero fin, el cual es sancionar y tomar conciencia de la conducta realizada, contraria a ley

En relación con las papeletas de tránsito, Lázaro (2021) señala que estas constituyen un acto administrativo que marca el inicio del procedimiento administrativo sancionador. No obstante, advierte que, en la práctica, la autoridad encargada de ejecutar esta función sancionadora no siempre actúa conforme a la normativa vigente, lo que puede generar deficiencias en la aplicación de la sanción y afectar los derechos del administrado.

Para Lázaro (2021) a través de las papeletas de tránsito se da iniciación al procedimiento administrativo sancionador, que es conducido por la autoridad administrativa en contra del presunto infractor; en muchas ocasiones este procedimiento no correctamente llevado conforme a lo prescrito por ley.

En relación con las papeletas de tránsito, Tuppia (2018) sostiene que estas pueden ser objeto de descargo cuando el infractor considere que su imposición ha sido incorrecta o injustificada. De igual manera, las multas derivadas de dichas papeletas pueden ser impugnadas mediante los recursos administrativos previstos, asegurando al administrado la oportunidad de ejercer su derecho a la defensa dentro del marco del procedimiento sancionador.

Para Tuppia (2018) si el infractor considera que la papeleta de infracción que le fue impuesta es injusta haciendo uso de su derecho a defensa puede formular su descargo. Respecto a la multa impuesta como secuencia de la imposición de papeleta de infracción, esta puede ser impugnada a través del respectivo recurso.

Respecto a la Policía Nacional del Perú, Mejía (2018) indica que se trata de la única autoridad legalmente facultada para imponer infracciones a los conductores que incumplen el Reglamento Nacional de Tránsito, así como para retener licencias de conducir y ordenar el internamiento de vehículos.

Asimismo, Tuppia (2018) señala que la PNP desempeña un papel activo en el control del tránsito, actuando como autoridad que remite las infracciones detectadas a la Autoridad Administrativa.

Sus competencias están definidas por la Ley General de Transporte Terrestre y el Reglamento Nacional de Tránsito, mientras que, en el tránsito urbano, las Municipalidades Provinciales son responsables de imponer las sanciones correspondientes.

Por su parte, Mateo (2022) señala que los policías de tránsito son agentes competentes responsables de garantizar la circulación segura en las vías públicas y de supervisar el cumplimiento de las normas de tránsito. Para ello, deben contar con capacitación adecuada en el reglamento de tránsito, lo que les permite identificar correctamente las infracciones al detener un vehículo.

Asimismo, según Interseguro (2023), La papeleta de tránsito en el Perú es una sanción administrativa impuesta por la PNP luego de constatar una infracción al Reglamento Nacional de Tránsito.

La infracción es detectada por los mismos agentes o mediante sistemas electrónicos, donde posteriormente se impone una multa de carácter económico que varía según la gravedad de la infracción, lo que cumple una función correctiva y preventiva en la red vial.

2.1.9 Componentes de la variable dependiente. Papeletas de Tránsito

2.1.9.1 Acción u omisión. En el ámbito del derecho administrativo sancionador, una infracción puede originarse tanto por una acción (conducta positiva) como por una omisión (ausencia de acción). Ambas son consideradas conductas reprochables que pueden dar lugar a sanciones si contravienen disposiciones legales o reglamentarias (Ministerio de Justicia y derechos humanos, 2017).

2.1.9.2 Contravención del reglamento. Se refiere al incumplimiento de las normas establecidas en un reglamento administrativo. Una contravención implica realizar una acción o incurrir en una omisión que va en contra de lo dispuesto en el reglamento correspondiente (Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones, 2013).

2.1.9.3 Tipificación. Es el proceso mediante el cual una conducta específica es identificada y clasificada como infracción administrativa en una norma con rango de ley. La tipificación es esencial para la aplicación de sanciones, ya que establece claramente qué comportamientos son considerados ilegales y merecen una sanción (Rico, 2023).

2.1.10 Marco legal

El marco legal en Perú es el siguiente:

Tabla 1

Resumen del Marco Legal

Norma	Resumen
Constitución Política del Perú, Art. 200 último párrafo (1993)	Se establece que, en situaciones donde se restringen o suspenden derechos, el órgano jurisdiccional competente tiene la obligación de evaluar la razonabilidad y proporcionalidad de la medida adoptada, garantizando que la limitación sea justa, adecuada y necesaria frente al fin legítimo que se persigue.
Texto Único Ordenando del Reglamento Nacional de Tránsito [TUO del RNT], Art. 107 (2009)	Establece que el conductor debe poseer una licencia de conducir vigente, correspondiente al tipo y categoría del vehículo que maneja, emitida por la autoridad competente, como requisito indispensable para ejercer legalmente la conducción.
Reglamento Nacional de Administración de Transporte Tránsito, Art. 100 (2009)	Define la sanción administrativa como consecuencia jurídica punitiva derivada de incumplimientos o infracciones, buscando regular la conducta y prevenir ventajas por incumplimiento.
Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, Art. 26 (2016)	Establece la cancelación automática de la licencia de conducir en ciertos casos, como mandato legal o judicial.

Ley N° 27181. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Arts. 19 y 23 (2012)	Define la competencia de la Policía Nacional para fiscalizar normas de tránsito y apoya a concesionarios; regula normas para uso de vías, licencias, infracciones, sanciones y registro de sanciones.
Texto Único Ordenando de la Ley del Procedimiento Administrativo General [TUO del LPAG], Art. IV (2019)	Principio de razonabilidad en actos administrativos: las decisiones deben ser proporcionales y ajustarse a facultades legales para proteger fines públicos.
TUO del LPAG, Capítulo I, Artículos 1 y 29 (2019)	Define acto administrativo como declaraciones con efectos jurídicos y procedimiento administrativo como conjunto de actos para emitir actos administrativos que afectan derechos u obligaciones.

2.1.11 Definición de términos básicos

- **Acto administrativo.** Es una decisión formal emitida por una autoridad pública que afecta derechos, obligaciones o intereses de las personas en un caso específico. Representa la manera en que el Estado ejecuta sus funciones administrativas (Casafranca, 2021).
- **Contravención.** Se refiere a la acción u omisión que va en contra de las normas establecidas en el reglamento de tránsito, generando una infracción administrativa (Armaza, 2025).
- **Proceso de fiscalización.** mediante el cual las autoridades supervisan y verifican el cumplimiento de las normas de tránsito, asegurando que los conductores y propietarios actúen conforme a la ley (Armaza, 2025).
- **Graduación de sanción.** Es el ajuste o calibración de la sanción impuesta, buscando que la pena administrativa sea proporcional a la falta cometida, garantizando justicia y equidad en la aplicación (Durán & Moreno, 2016).
- **Inhabilitación.** Medida administrativa que impide temporal o permanentemente a una persona obtener o renovar la licencia de conducir debido a infracciones graves o reiteradas (Oliver & Mayer, 2022).
- **Licencia de conducir.** Documento oficial que acredita a una persona para manejar un vehículo de determinada categoría, otorgado por la autoridad competente, bajo condiciones de vigencia y validez (Cabezón, 2021).

- **Multa administrativa.** Sanción pecuniaria que se impone como consecuencia de una infracción al reglamento de tránsito; es un castigo económico aplicado para disuadir conductas inapropiadas (Boutaud, 2022).
- **Papeleta de tránsito.** Documento oficial que registra la infracción cometida por un conductor y la sanción impuesta, sirviendo como constancia para procesos administrativos posteriores (Chara, 2023).
- **Principio de proporcionalidad.** Norma básica que obliga a que las sanciones sean justas y adecuadas al tipo y gravedad de la infracción, evitando castigos excesivos o insuficientes (Goldenberg, 2025).
- **Suspensión de licencia.** Medida temporal que restringe el derecho de una persona para conducir, como consecuencia de infracciones que afectan la seguridad vial (Boutaud, 2022).

III MÉTODO

El estudio se enmarca en el paradigma positivista, que busca comprender la realidad mediante observación empírica y métodos cuantitativos, identificando patrones y relaciones causales verificables, garantizando objetividad, replicabilidad y precisión en los hallazgos (Bernal, 2022; Kuhn, 1962).

El estudio sigue un enfoque cuantitativo, que recopila y analiza datos numéricos mediante instrumentos estandarizados y técnicas estadísticas para identificar patrones, relaciones y probar hipótesis.

Este enfoque permite generalizar hallazgos, asegurar replicabilidad y fundamentar teorías. Se aplica el método hipotético-deductivo, formulando hipótesis que se contrastan con evidencia empírica, reforzando o ajustando las explicaciones según los resultados, garantizando rigor, objetividad y confiabilidad en estudios explicativos (Sánchez, 2019; Padilla y Marroquín, 2021; Popper, 2002).

3.1 Tipo de investigación

El nivel explicativo busca comprender causas y mecanismos de fenómenos específicos, estableciendo relaciones causales entre variables y analizando cómo interactúan los factores que generan ciertos eventos o conductas (Sánchez, 2024).

En cuanto al tipo de investigación, la modalidad aplicada se orienta a resolver problemas concretos y prácticos, priorizando la implementación de soluciones efectivas en contextos reales por encima del desarrollo teórico. Este enfoque utiliza los conocimientos obtenidos de investigaciones previas para abordar situaciones en áreas como medicina, educación, ingeniería y derecho, buscando generar resultados que puedan ser aplicados directamente en la práctica (Hernández et al., 2017).

El diseño no experimental observa variables en su contexto natural sin manipulación, permitiendo analizar objetivamente relaciones y patrones cuando los experimentos controlados son inviables o poco éticos (Valderrama, 2019).

3.2 Población y muestra

3.2.1. Población

La población en investigación es el conjunto total de individuos o elementos que cumplen criterios específicos (Hernández y Mendoza, 2018).

En el presente caso, la población de estudio está conformada por 41 servidores y funcionarios.

3.2.2. Muestra

La muestra es un subconjunto representativo de la población usado para recolectar datos y generalizar resultados (Sánchez et al., 2020).

Para este estudio, la muestra correspondió igualmente a los 41 servidores y funcionarios, es decir, abarcó a la población completa.

3.2.3. Muestreo

Se utilizó muestreo censal, estudiando a toda la población, lo que permite obtener datos completos y precisos, especialmente útil en poblaciones pequeñas (Otzen y Manterola, 2017).

3.3 Operacionalización de variables

3.3.1. Definición conceptual de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria

El Artículo 313 establece que suspensión, cancelación o inhabilitación de licencias se aplican automáticamente al cometer infracciones tipificadas (DS N° 025-2021-MTC).

3.3.2. Definición operativa de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria

La definición operativa se organiza en torno a sus dimensiones principales, que comprenden:

Tabla 2

Operacionalización de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria

Dimensiones	Indicadores	Ítems
Suspensión de la licencia de conducir	Periodo de sanción no pecuniaria Afectación periódica de ingresos económicos	1-3
Cancelación de la licencia de conducir	Vulneración del Derecho al Trabajo del transportista público Afectación psicológica	4-6
Inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir	Razonabilidad Proyección de vida	7-8

3.3.3. Definición conceptual de la variable dependiente. Papeletas de tránsito

El Artículo 288 establece que infracciones de tránsito son acciones u omisiones que violan el Reglamento y están tipificadas en sus anexos (TUO del RNT, DS N° 016-2009-MTC).

3.3.4. Definición operativa de la variable dependiente. Papeletas de tránsito

La definición operativa se estructura a partir de sus dimensiones:

Tabla 3

Operacionalización de la variable dependiente. Papeletas de tránsito

Dimensiones	Indicadores	Ítems
Acción u omisión	Proporcionalidad	1-3
	Daño	
	Magnitud	
Contravención del Reglamento	Reincidencia Procedimiento Administrativo Sancionador - PAS	4-6
Tipificación	Clasificación de falta Clasificación de sanción	7-8

3.4 Instrumentos

Bernal (2016) define el cuestionario como instrumento estructurado para recolectar información específica de los participantes.

Su importancia radica en permitir la recolección sistemática de grandes volúmenes de información, asegurar uniformidad y consistencia en las respuestas, facilitar el análisis estadístico de patrones y tendencias, ser adaptable a distintos contextos y temáticas, y resultar más económico y rápido que otros métodos como entrevistas o grupos focales.

3.5 Procedimientos

La regresión logística ordinal inicia con una hipótesis sobre la relación entre una variable dependiente ordinal y variables independientes, ajustando el modelo, interpretando coeficientes y realizando pruebas de significancia para validar la hipótesis (Sánchez et al., 2023).

3.6 Análisis de datos

El análisis de datos incluye descriptivo, con tablas y gráficos que muestran la distribución de la variable dependiente, e inferencial, usando regresión logística ordinal, coeficientes, pruebas de significancia y Nagelkerke para evaluar relaciones.

3.7 Consideraciones éticas

Las consideraciones éticas del estudio buscan proteger y respetar a los participantes. Se asegura comprensión del propósito, uso de datos y consentimiento informado. Se mantiene la confidencialidad, se evita daño psicológico, se ofrecen apoyos en temas sensibles y se prioriza la recolección anónima. Los resultados se presentan de manera honesta y transparente, evitando manipulación, garantizando integridad científica y minimizando riesgos de estigmatización o represalias.

IV. RESULTADOS

4.1 Análisis descriptivo

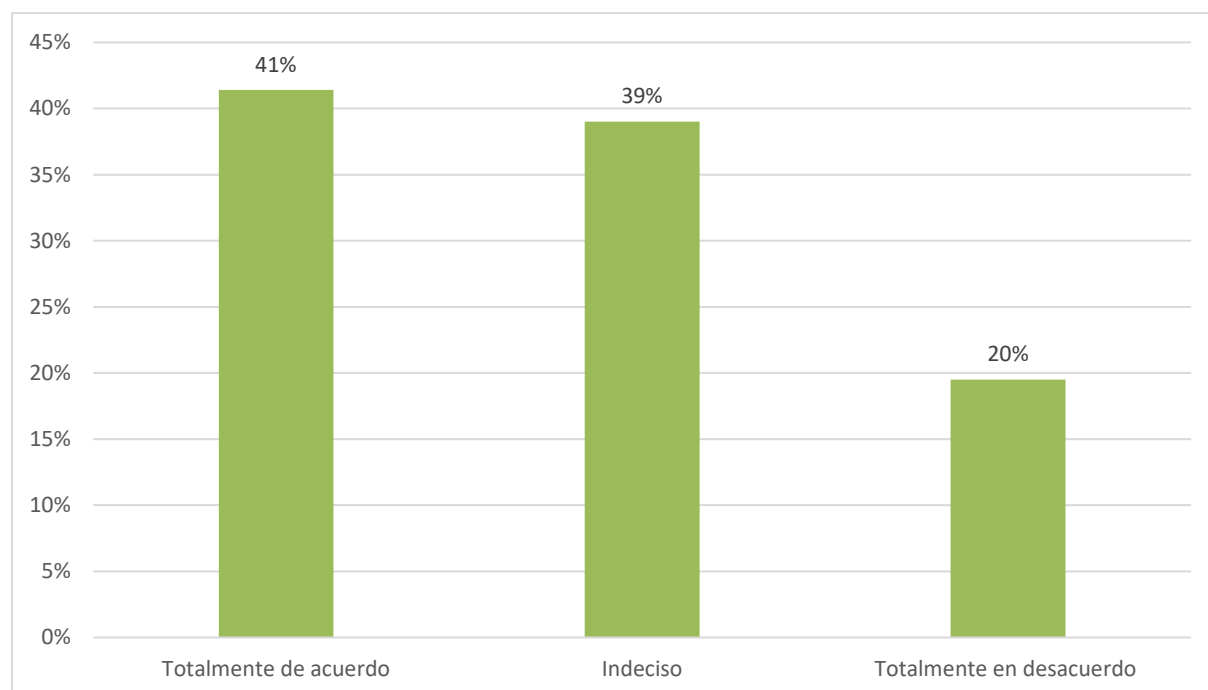
Tabla 4

Frecuencia de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	17	41
	Indeciso	16	39
	Totalmente en desacuerdo	8	20
	Total	41	100

Figura 1

Histograma de la variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria



Nota. El 41 % están totalmente de acuerdo con la aplicación de sanciones administrativas no pecuniarias, mientras que el 39 % se muestra indeciso y el 20 % se manifiesta totalmente en desacuerdo. Esta distribución refleja opiniones divididas sobre la pertinencia y proporcionalidad de estas medidas. Aunque algunos consideran que la suspensión

de la licencia de conducir es una sanción adecuada, otros cuestionan la severidad de medidas más drásticas, como la cancelación o la inhabilitación definitiva, debido a sus posibles efectos psicológicos, económicos y laborales.

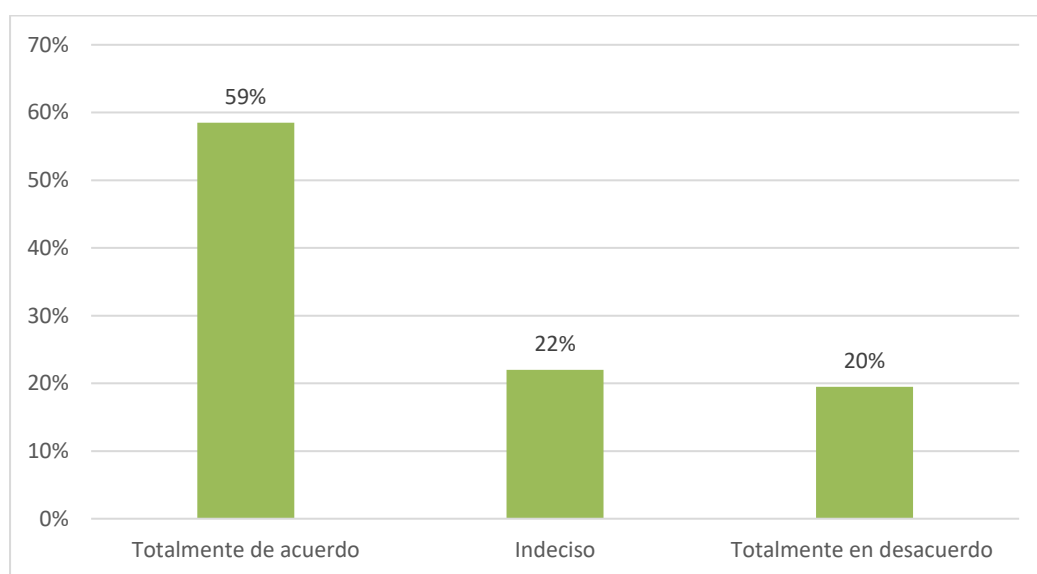
Tabla 5

Frecuencia de la dimensión. Acción u omisión

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	24	59
	Indeciso	9	22
	Totalmente en desacuerdo	8	20
	Total	41	100

Figura 2

Histograma de la dimensión. Acción u omisión



Nota. El 59 % de los encuestados considera que la acción u omisión que infringe el Reglamento Nacional de Tránsito constituye un factor determinante para la imposición de la papeleta M01, mientras que el 22 % se mantiene indeciso y el 20 % manifiesta total desacuerdo. Esta distribución evidencia opiniones diversas sobre la relevancia de la conducta del infractor como criterio para la aplicación de esta sanción administrativa.

Estos resultados reflejan una percepción mayoritaria de que el daño y la magnitud del accidente deben considerarse elementos clave al momento de sancionar. Sin embargo, el grupo indeciso y en desacuerdo sugiere que aún existe incertidumbre sobre la proporcionalidad con que se aplican estas sanciones, evidenciando la necesidad de fortalecer criterios técnicos y normativos en su graduación.

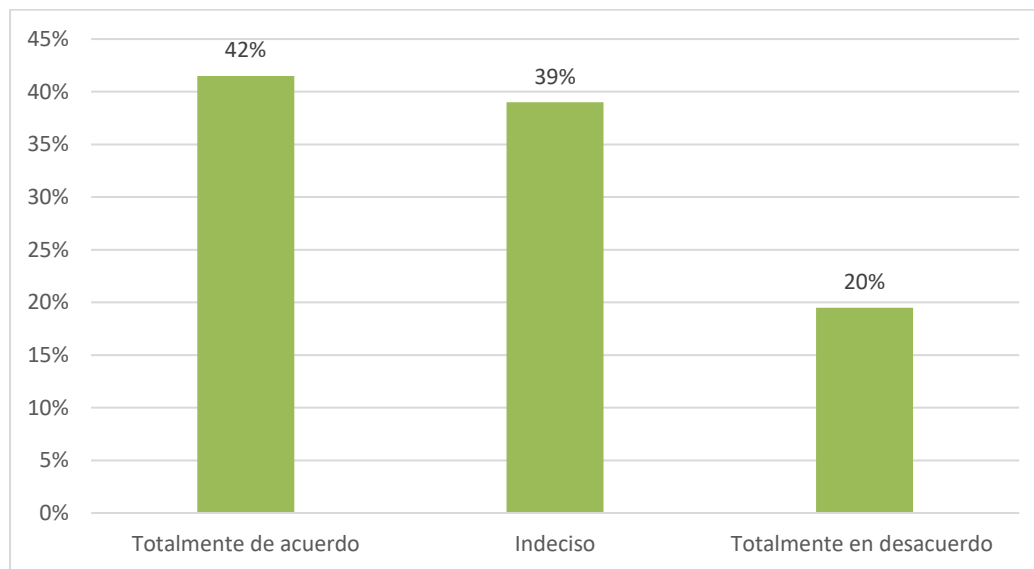
Tabla 6

Frecuencia de la dimensión. Contravención del Reglamento

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	17	42
	Indeciso	16	39
	Totalmente en desacuerdo	8	20
	Total	41	100

Figura 3

Histograma de la dimensión. Contravención del Reglamento



Nota. El 42 % de los encuestados está totalmente de acuerdo en que la contravención al Reglamento Nacional de Tránsito representa un factor esencial para la imposición de la papeleta M01, mientras que el 39 % se muestra indeciso y el 20 % manifiesta total desacuerdo.

Esta distribución evidencia percepciones diversas sobre la importancia de la conducta del infractor como criterio determinante para la aplicación de esta sanción administrativa.

Esta distribución revela una percepción dividida sobre la efectividad de los Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS) en la corrección de infracciones. Aunque una parte significativa respalda su pertinencia, la alta proporción de indecisos refleja dudas respecto a la eficacia real de dichos procedimientos para reducir la reincidencia y garantizar la equidad en la aplicación de sanciones.

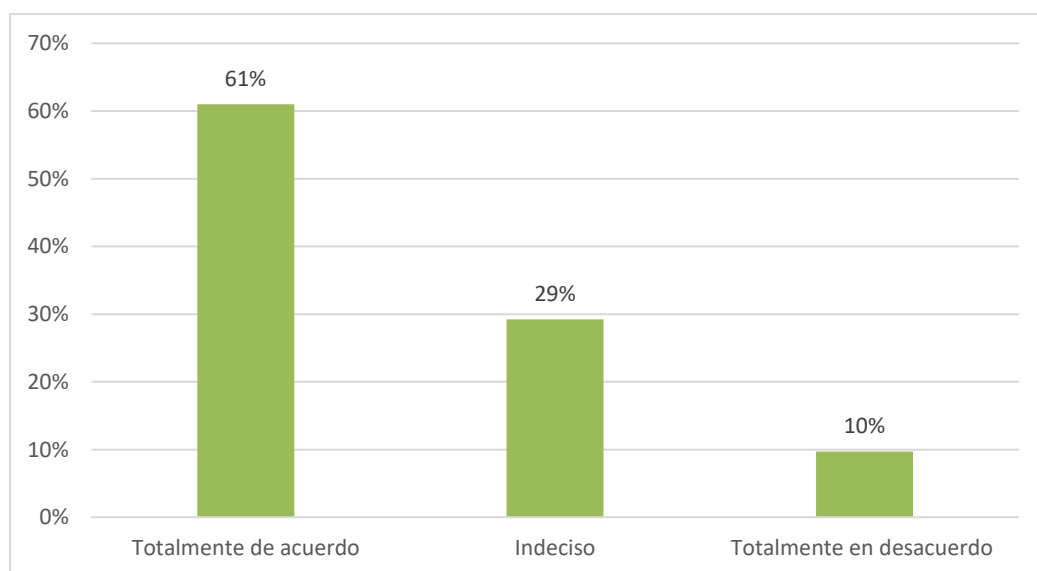
Tabla 7

Frecuencia de la dimensión. Tipificación

	Frecuencia	Porcentaje
Válido De acuerdo	25	61,0
Indeciso	12	29,2
Totalmente en desacuerdo	4	9,7
Total	41	100,0

Figura 4

Histograma de la dimensión. Tipificación



Nota. El 61 % de los encuestados está de acuerdo con la tipificación de las faltas y sanciones asociadas a la papeleta de tránsito M01, mientras que el 29,2 % se muestra indeciso

y solo el 9,7 % está totalmente en desacuerdo. Estos resultados reflejan una valoración mayoritariamente positiva hacia la clasificación normativa vigente, aunque persisten dudas en una parte considerable de los participantes.

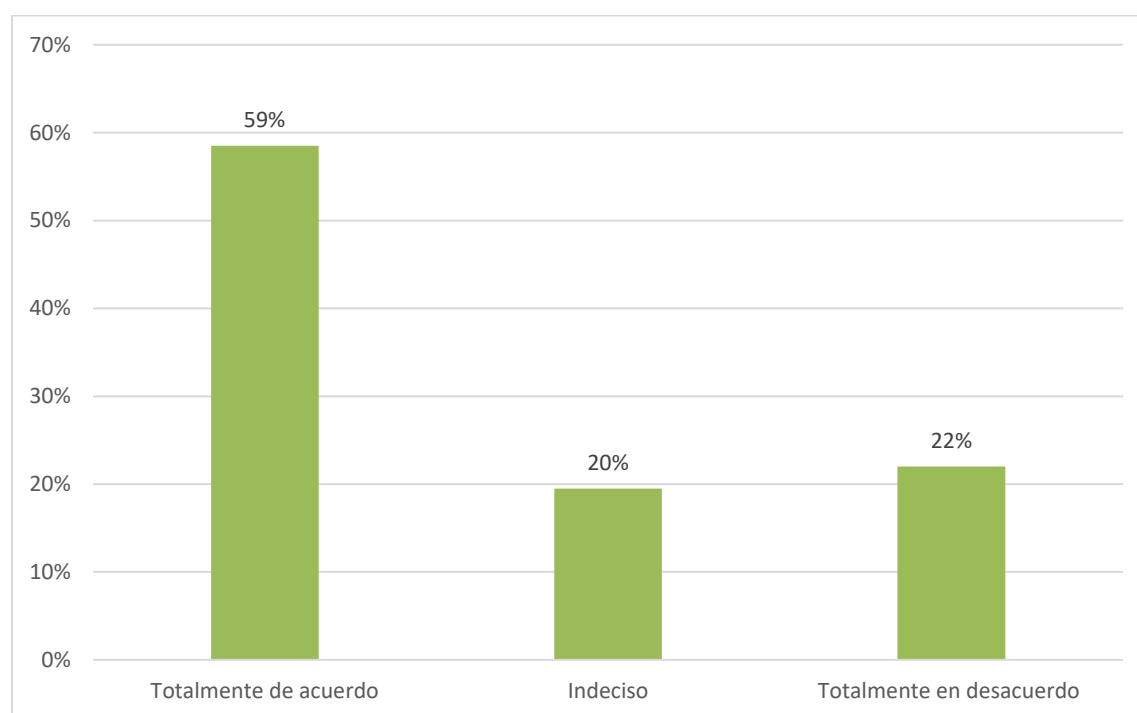
Tabla 8

Frecuencia de la variable dependiente. Papeletas de tránsito

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	24	59
	De acuerdo	8	20
	En desacuerdo	9	22
	Total	41	100

Figura 5

Histograma de la variable dependiente. Papeletas de tránsito



Nota. El 59 % de los encuestados está totalmente de acuerdo y el 20 % de acuerdo con los criterios aplicados en la imposición de papeletas de tránsito, mientras que el 22 % se manifiesta en desacuerdo. Estos resultados reflejan una aceptación mayoritaria hacia la aplicación de las papeletas M01, aunque persiste un sector que cuestiona la proporcionalidad

y razonabilidad de las sanciones no pecuniarias. La percepción general evidencia que, si bien los procedimientos sancionadores y la tipificación normativa son considerados adecuados por la mayoría, aún existe una preocupación respecto a la falta de graduación del daño y a la equidad en la imposición de las sanciones administrativas.

4.2 Contrastación de hipótesis

4.2.1 Contrastación de la hipótesis general

Ha. La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito – Lima Metropolitana año 2025.

Ho. La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria no influye significativamente en las papeletas de tránsito – Lima Metropolitana año 2025.

Tabla 9

Contrastación de la hipótesis general

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
	-2			
Sólo interceptación	50,257			
Final	,000	50,257	4	,000

Nota. Se evidencia un nivel de significancia (Sig. = 0,000). Esto indica que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito en Lima Metropolitana durante el año 2025.

Tabla 10

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,773
Nagelkerke	,708
McFadden	,663

Nota. El coeficiente de Nagelkerke es 0,708, lo que indica un alto nivel de asociación entre las variables del modelo. Este resultado sugiere que aproximadamente el 70,8 % de la variabilidad en las papeletas de tránsito puede explicarse por la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria.

4.2.2. Contrastación de la hipótesis específica 1

Ha. La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la acción u omisión – Lima Metropolitana año 2025.

Ho. La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria no influye significativamente en las papeletas de tránsito según la acción u omisión – Lima Metropolitana año 2025.

Tabla 11

Contrastación de la primera hipótesis específica

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
	-2			
Sólo interceptación	52,914			
Final	,000	52,914	4	,001

Nota. Se aprecia un nivel de significancia de 0,001. Esto demuestra que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la acción u omisión en Lima Metropolitana durante el año 2025.

Tabla 12

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,722
Nagelkerke	,738
McFadden	,702

Nota. El coeficiente de Nagelkerke (0,738) evidencia una relación sólida entre la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria y las papeletas de tránsito derivadas de acciones u omisiones del conductor.

4.2.3. Contrastación de la hipótesis específica 2

Ha. La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la contravención del reglamento – Lima Metropolitana año 2025.

Ho. La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria no influye significativamente en las papeletas de tránsito según la contravención del reglamento – Lima Metropolitana año 2025.

Tabla 13

Contrastación de la segunda hipótesis específica

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
	-2			
Sólo interceptación	54,557			
Final	,000	54,557	4	,000

Nota. Se aprecia un nivel de significancia de 0,000. Esto demuestra que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la contravención del Reglamento Nacional de Tránsito en Lima Metropolitana durante el año 2025.

Tabla 14

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,722
Nagelkerke	,762
McFadden	,650

Nota. El coeficiente de Nagelkerke (0,762) revela que el modelo posee una elevada capacidad explicativa, indicando que alrededor del 76,2 % de la variabilidad en las papeletas de tránsito puede ser atribuida a la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en función de la contravención al reglamento de tránsito.

4.2.4. Contrastación de la hipótesis específica 3

Ha. La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la tipificación – Lima Metropolitana año 2025.

Ho. La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria no influye significativamente en las papeletas de tránsito según la tipificación – Lima Metropolitana año 2025.

Tabla 15

Contrastación de la tercera hipótesis específica

	Logaritmo de la verosimilitud			
Modelo	-2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	49,011			
Final	,000	49,011	4	,000

Nota. Se aprecia un nivel de significancia de 0,000. Esto demuestra que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la tipificación en Lima Metropolitana durante el año 2025.

Tabla 16

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,800
Nagelkerke	,782
McFadden	,663

Nota. El coeficiente de Nagelkerke (0,782) evidencia una fuerte relación entre la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria y las papeletas de tránsito según la tipificación.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La discusión de resultados evidencia que la mayoría de los encuestados reconoce la influencia significativa de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en la imposición de papeletas de tránsito en Lima Metropolitana.

Los datos muestran que el 41 % de los participantes está totalmente de acuerdo con la aplicación de sanciones no pecuniarias, mientras que un 39 % se mantiene indeciso y un 20 % se muestra en desacuerdo.

Asimismo, el 59 % manifestó estar totalmente de acuerdo y el 20 % de acuerdo con los criterios aplicados en la imposición de papeletas, frente a un 22 % que expresó desacuerdo.

El coeficiente de Nagelkerke (0,708) demuestra que el 70,8 % de la variabilidad en las papeletas puede explicarse por la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria, lo que revela una relación sólida entre ambas variables.

Estos hallazgos coinciden con lo planteado por Marcos (2023), quien sostiene que conducir en estado de ebriedad reduce las capacidades físicas y psicológicas, por lo que recomienda fortalecer los controles preventivos de alcoholemia en puntos críticos de las ciudades.

Asimismo, Torres (2023) observó una disminución significativa de accidentes y víctimas tras la implementación de la Ley N.º 1696, lo que refleja el efecto positivo de una política sancionadora adecuada.

En la misma línea, Morí (2022) concluyó que las infracciones tipificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito y reguladas por la Ley N.º 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General buscan preservar la vida y reducir los daños personales y materiales ocasionados por accidentes.

Sobre la segunda discusión, los resultados evidencian que el 59 % de los encuestados está totalmente de acuerdo en que la acción u omisión que vulnera el Reglamento Nacional de

Tránsito constituye un factor clave en la imposición de la papeleta M01; mientras que el 22 % se mantiene indeciso y el 20 % está totalmente en desacuerdo.

Esto confirma que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en la imposición de papeletas según la acción u omisión del conductor en Lima Metropolitana durante el año 2025.

Asimismo, se demuestra que el grado de responsabilidad derivado del comportamiento del infractor repercute directamente en la proporcionalidad y equidad de las sanciones administrativas.

El coeficiente de Nagelkerke (0,738) muestra una relación fuerte entre las variables, indicando que el modelo explica el 73,8 % de la variabilidad de las papeletas de tránsito.

Dicho resultado guarda coherencia con el principio de responsabilidad y proporcionalidad analizado por Facundo (2021), quien sostiene que las sanciones deben guardar equilibrio entre la conducta y su consecuencia jurídica.

De igual forma, Tambini (2021) advierte una vulneración al principio de ne bis in ídem cuando se sanciona doblemente una misma conducta en las vías penal y administrativa, mientras que Ríos (2023) propone que las medidas sancionadoras en casos de alcoholemia se rijan estrictamente por los principios de proporcionalidad y legalidad.

Finalmente, Cabana (2021) enfatiza la falta de claridad normativa en los procedimientos por reincidencia, lo cual genera vacíos legales que comprometen el debido proceso y la seguridad jurídica del administrado.

En relación con la tercera discusión, los resultados muestran que el 42 % de los participantes está totalmente de acuerdo en que la contravención al Reglamento Nacional de Tránsito constituye un factor determinante para la imposición de la papeleta M01, mientras que el 39 % se mantiene indeciso y el 20 % está completamente en desacuerdo.

Esto evidencia una percepción dividida entre los encuestados sobre la relevancia de la infracción como criterio para la aplicación de la sanción.

Ello evidencia que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en la imposición de papeletas según la contravención normativa en Lima Metropolitana durante el año 2025.

El coeficiente de Nagelkerke (0,762) revela un alto nivel de asociación entre las variables, indicando que el 76,2 % de la variabilidad de las papeletas puede explicarse por la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en función de la contravención al reglamento.

En este contexto, Puentes (2021) señala que los métodos para determinar el nivel de alcohol en sangre han experimentado mejoras continuas; sin embargo, advierte que la aplicación de sanciones podría comprometer los principios de legalidad y debido proceso.

De manera complementaria, Baeza y Lepe (2020) enfatizan que la sanción administrativa representa una expresión concreta del poder del Estado, integrada por elementos objetivos, subjetivos, formales y teleológicos, cuyo propósito es tanto sancionar conductas ilícitas como proteger el interés público.

De igual modo, Chumán (2017) concluye que los infractores prefieren afrontar procesos judiciales antes que administrativos, debido a la mayor severidad de las sanciones no pecuniarias impuestas en la vía administrativa, las cuales incluyen inhabilitaciones prolongadas o la cancelación definitiva de licencias.

Esta situación demuestra la necesidad de mantener una graduación sancionadora proporcional, que garantice eficacia disuasiva y respeto a los principios de legalidad y equidad.

Sobre la cuarta discusión, los resultados muestran que el 61 % de los encuestados está de acuerdo con la tipificación de las faltas y sanciones vinculadas a la papeleta de tránsito M01; el 29,2 % se mantiene indeciso y el 9,7 % está totalmente en desacuerdo.

Esto demuestra que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la tipificación en Lima Metropolitana durante el año 2025.

En este sentido, se confirma que la clasificación y tipificación de las infracciones inciden directamente en la proporcionalidad, equidad y eficacia con que se aplican las sanciones dentro del sistema administrativo de tránsito.

El coeficiente de Nagelkerke (0,782) revela una fuerte relación entre las variables analizadas, indicando que aproximadamente el 78,2 % de la variabilidad en las papeletas de tránsito puede explicarse por la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en función de la tipificación.

En respaldo de este hallazgo, Celi (2017) determinó que en las contravenciones captadas mediante dispositivos tecnológicos no siempre se garantiza el principio de proporcionalidad ni la tutela judicial efectiva, ya que en muchos casos no se explicita la relación entre el hecho y la norma infringida, generando sanciones de carácter inquisitivo más orientadas al interés estatal que a la justicia del contraventor.

Por su parte, Yaringaño (2021) identificó que la deficiente capacitación del personal policial y el incorrecto llenado de papeletas constituyen factores que provocan la nulidad de numerosas sanciones, vulnerando la validez del proceso administrativo.

Asimismo, Mejía (2018) señalaron que la falta de control efectivo en la aplicación de sanciones y la permisividad institucional que permite que muchos conductores infractores mantengan su licencia vigente.

Estos antecedentes refuerzan la importancia de una tipificación coherente y una graduación sancionadora equilibrada, como base para la transparencia y la eficacia en la gestión del tránsito.

VI CONCLUSIONES

- Los resultados confirman que la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye de manera significativa en la imposición de las papeletas de tránsito en Lima Metropolitana (año 2025). El modelo presenta un coeficiente de Nagelkerke de 0,708, lo que indica que alrededor del 70,8 % de la variabilidad en las papeletas puede explicarse por la existencia o ausencia de criterios de graduación; en consecuencia, contar con parámetros claros de graduación mejora la proporcionalidad, equidad y coherencia del sistema sancionador.
- La acción u omisión del conductor es un factor determinante en la aplicación de sanciones administrativas: la graduación según el grado de responsabilidad incide directamente en la proporcionalidad de la papeleta. El alto Nagelkerke (0,738) respalda la solidez de esta relación.
- La contravención al Reglamento Nacional de Tránsito influye significativamente en la graduación de la sanción no pecuniaria; una tipificación y procedimiento sancionador adecuados favorecen decisiones más justas y eficientes, hecho confirmado por un Nagelkerke de 0,762, que refleja gran capacidad explicativa del modelo.
- La forma de clasificar y tipificar las faltas es clave para la proporcionalidad y equidad en la imposición de sanciones: la variable tipificación explica aproximadamente el 78,2 % de la variabilidad en las papeletas (Nagelkerke = 0,782), lo que subraya la necesidad de una tipificación precisa y graduada.

VII. RECOMENDACIONES

- Se recomienda a las autoridades del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC y al Servicio de Administración Tributaria – SAT, realizar campañas de responsabilidad y concientización social a través de los medios de comunicación radio, televisión, salas de cines enfatizando la protección del derecho a la vida y el cumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito, cuyo público objetivo sean los conductores de vehículos.
- Se recomienda a las autoridades del Ministerio de Educación incluir en la maya curricular de la educación básica aspectos básicos de la educación vial y la responsabilidad social para los potenciales conductores de vehículos enfatizando el respeto del Reglamento Nacional de Tránsito. Ello en vista que desde muy niños debemos inculcar el respeto por la vida y por las leyes cuyo fin es regular la convivencia social, proteger los derechos de los individuos, mantener el orden y la seguridad social.
- Se recomienda a las autoridades del Servicio de Administración Tributaria – SAT, seguir imponiendo las sanciones no pecuniarias como la cancelación, suspensión e inhabilitación de la licencia de conducir a los conductores que fueron infraccionados con una papeleta de tránsito con código M01 por haber manejado en estado de ebriedad y haber participado en un accidente de tránsito, teniendo en cuenta la debida proporcionalidad entre la magnitud del accidente y el daño causado.
- Se sugiere que los conductores participen en charlas, talleres y capacitaciones con el objetivo de actualizar sus conocimientos y fortalecer el respeto por el derecho a la vida, consagrado en la Constitución Política del Perú. Asimismo, estas actividades permitirían profundizar en los aspectos teóricos y prácticos establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito y el Código Penal, especialmente en lo relativo a la conducción en estado de ebriedad y sus posibles consecuencias legales y sociales.

VIII. REFERENCIAS

- Agüero, J. (2021). Teoría de la Sanción Administrativa. *LEX - Revista de la facultad de derecho y ciencias políticas*, 7(6), 211-224. <http://dx.doi.org/10.21503/lex.v7i6.2033>.
- Alexy, R. (2002). *Teoría de los derechos fundamentales*. Centro de Estudios Constitucionales.
- Armaza, J. (2025). Review of the literature on traffic offenses. In *SciELO Preprints*, 1, 1-12. <https://doi.org/10.1590/SciELOPreprints.11295>.
- Baeza, C., & Lepe, J. (2020). *Análisis de los criterios de graduación de la sanción administrativa de multa como expresión del principio de proporcionalidad a modo de control de la discrecionalidad*. [Tesis de grado, Universidad de Chile]. <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/188362/Analisis-de-los-criterios-de-graduacion-de-la-sancion-administrativa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Becker, G. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*, 76(2), 169-217. <https://www.jstor.org/stable/1830482>.
- Bernal, C. (2016). *Metodología de la investigación*. Pearson.
- Bernal, C. (2022). *Metodología de la investigación. Administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (5 ed.). Editoria Pearson.
- Boutaud, E. (2022). Sanctions and related unfavorable administrative measures. *Rev. derecho*, 90(251), 165-201. <http://dx.doi.org/10.29393/rd251-6smeb10006>.
- Cabana, S. (2021). *Revisión y análisis del Proceso Sancionatorio Administrativo contravencional de reincidencia del 2016 a 2020, en la Ciudad de Bogotá D.C.* [Tesis de maestría, Universidad Santo Tomás]. <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/38535/Trabajo%20final%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

- Cabezón, R. (2021). Impacto del síndrome de apnea obstructiva del sueño en accidentes de tránsito en Chile. *Rev. Otorrinolaringol. cir.*, 81(3), 353-358. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-48162021000300353>.
- Calvo, E. (2021). Medical axiology. *Cuad. - Hosp. Clín.*, 62(2), 104-112. http://www.scielo.org.bo/pdf/chc/v62n2/v62n2_a15.pdf.
- Casafranca, A. (2020). *Estos son los 11 principios de la potestad sancionadora que no podemos desconocer*. LP Pasión del Derecho. https://lpderecho.pe/principios-potestad-sancionadora-tuo-ley-27444?utm_source=chatgpt.com
- Casafranca, A. (2021). *El acto administrativo: concepto, requisitos de validez, nulidad y eficacia*. LP Pasión del Derecho. <https://lpderecho.pe/actos-administrativos-concepto-validez-nulidad/>
- Caycho, C., Castillo, C., & Merino, V. (2019). *Manual de estadística no paramétricas aplicada a los negocios*. Universidad de Lima.
- Celi, L. (2017). *La vulneración del principio de proporcionalidad y tutela judicial efectiva en las sanciones de las contravenciones de tránsito, captadas con los dispositivos tecnológicos y servicios conexos, en el gobierno autónomo descentralizado municipalidad de Ambat*. [Tesis de maestría, Universidad de los Andes]. <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/5498/1/TUAEXCOMMCO001-2017.pdf>.
- Chara, M. (2023). *Nulidad de multas por conducir con presencia de alcohol en la sangre*. [Tesis de grado, Universidad Continental]. https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/13519/1/IV_FDE_312_TE_Chara_Bellido_2023.pdf.
- Chumán, C. (2017). *La pena de inhabilitación en el delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad*. [Tesis de maestría, Universidad de San Martín de Porres].

https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/3303/chuman_cei.pdf?sequence=3&isAllowed=y.

Congreso de la República del Perú. (2023). *Ley del Procedimiento Administrativo General - Ley N.º 27444*. Diario Oficial El Peruano.

Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC. (2023). *Reglamento Nacional de Tránsito, Texto actualizado con modificaciones vigentes al 2023*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. <https://www.gob.pe/>

Durán, N., & Moreno, N. (2016). Personality and frequent violations of traffic rules. *Divers.: Perspect. Psicol.*, 12(1), 123-136. <https://doi.org/10.15332/s1794-9998.2016.0001.09>.

Facundo, N. (2021). *El Principio de Responsabilidad en el Derecho Administrativo sancionador*. [Tesis doctoral, Universidad de San Martín de Porres]. https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/10533/facundo_ndglm.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Galvis, J., & Torres, N. (2023). The professional ethics and the deontology as fundamentals of disciplinary law of lawyer. *Revista Academia & Derecho*, 27, 1-21. <https://doi.org/10.18041/2215-8944/academia.27.11220>.

García de Enterría, E., & Fernández, R. (2015). *Curso de Derecho Administrativo*. Civitas.

Garrido, F. (1996). *Derecho Administrativo*. Civitas.

Goldenberg, J. (2025). The principle of proportionality in private law: A general approach and a particularization from a consumer protection perspective. *RChDP*, 44, 63-116. <http://dx.doi.org/10.32995/s0718-80722025901>.

Gómez, H., Isla, S., & Mejía, G. (2010). Apuntes sobre la Graduación de Sanciones por Infracciones a las Normas de Protección al Consumidor. *Derecho & Sociedad*, (34), 134-146. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/13336>.

González, J. (2007). *El Derecho Administrativo Sancionador*. Civitas.

- Guzmán, N. (2019). *La Potestad Sancionadora. Procedimiento Administrativo*.
<https://actualidadgubernamental.pe/tip/procedimiento-administrativo-sancionador/35d96e40-5e64-4e55-acc4-f42e91a6127a/1>
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Mc Graw Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Hernandez, R., Mendez, S., Mendoza, C., & Cuevas, A. (2017). *Fundamentos de investigacion*. Mc Graw Hill education.
- Huapaya, R., & Alejos, O. (2019). Los principios de la potestad sancionadora a la luz de las modificaciones del Decreto Legislativo N° 1272. *Revista De Derecho Administrativo*, (17), 52-76.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/22165>.
- Interseguro. (2023). *Deuda de papeletas: ¿qué debes saber?*.
https://www.interseguro.pe/blog/deuda-de-papeletas-que-debes-saber?utm_source=chatgpt.com
- Jiménez, J., Moreno, M., & Torres, J. (2023). Meanings on research methodology in doctoral programs in education. An exploration from its curricular component. *Educación*, 32(62), 1-24. <http://dx.doi.org/10.18800/educacion.202301.007>.
- Kuhn, T. (1962). *La estructura de las revoluciones científica*. Fondo de Cultura Económica.
- La Madrid, M. (2018). *Criterios de graduación de sanciones administrativas en la ley de protección y defensa del consumidor*. [Tesis de grado, Universidad Cesar Vallejo].
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/45916>.
- Lazaro, R. (2021). *La Policía Nacional asignada al control de tránsito y el procedimiento administrativo sancionador en una Municipalidad de Arequipa – 2019*. [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/73170>.

Ley N.º 18.290. (2021). *Ley de Tránsito. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile*. Obtenido de <https://www.bcn.cl/leychile>

Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. (2022). *Boletín Oficial del Estado. Gobierno de España*. Obtenido de <https://www.boe.es/>

Leyes. Co. (2025). *CNTT Artículo 135 Colombia*. https://leyes.co/codigo_nacional_de_tránsito_terrestre/135.htm

LP. (2022). *TC: principio de razonabilidad en la potestad sancionadora de la administración pública [Exp. 2192-2004-AA/TC]*. https://lpderecho.pe/tc-elementos-principio-proporcionalidad-potestad-sancionadora-administracion-expediente-2192-2004-aa-tc/?utm_source=chatgpt.com

Marcos, I. (2023). *La incidencia del alcohol y otras drogas en la seguridad vial: un estudio criminológico en la ciudad de Santander durante el año 2020*. [Tesis doctoral, Universidad de Murcia]. https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/133224/1/Marcos-Ortiz-Iv%c3%a1n_TD_2023.pdf.

Mejía, A. (2018). *Dosaje etílico y su relación con la suspensión de la licencia de conducir en la provincia de Cajamarca enero – marzo 2018*. [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo]. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/27826/mejia_al.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Mejía, A. (2018). *Dosaje etílico y su relación con la suspensión de la licencia de conducir en la provincia de Cajamarca enero – marzo 2018*. [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/27826>.

Ministerio de Justicia y derechos humanos. (2017). *Guía práctica sobre el procedimiento administrativo sancionador*. <https://www.studocu.com/pe/document/universidad->

tecnologica-del-peru/derecho-administrativo-publico/guia-practica-procedimiento-administrativo-sancionador/25092850?utm_source=chatgpt.com

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2009). *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito (Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC)*. https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/08/Texto-%C3%A1nico-Ordenado-del-Reglamento-Nacional-de-Tr%C3%A1nsito-DS-N%C2%BA-016-2009-MTC.pdf?utm_source=chatgpt.com

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2009). *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito (Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, actualizado al 04 de enero de 2017)*. <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20016-2009-MTC%20%28%20actualizado%2004.01.2017%29.pdf>

Mori, V. (2022). *Las infracciones del conductor tipificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito y los medios de impugnación en la Ley del Procedimiento Administrativo General*. [Tesis doctoral, Universidad Inca Garcilaso de la Vega]. http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/6146/Tesis_MORI%20VERDE%20MIRIAM.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Morles, V. (2002). On methodology as a science and the scientific method: a controversial territory. *Rev. Ped.*, 23(66), 121-146. http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-97922002000100006&lng=es&tlng=es.

Oliver, G., & Mayer, L. (2022). Problems related to the determination of the punishment in the crime of driving while intoxicated resulting in very-serious injuries or death. *Rev. derecho*, 35(2), 317-334. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-09502022000200317>.

- Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones. (2013). *Reglamento general de infracciones y sanciones*. <https://www.osiptel.gob.pe/media/10ke0jke/7-reglamento-general-de-infracciones-y-sanciones.pdf>
- Organización Mundial de la Salud. (2018). *Manual de Seguridad Vial*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *Int. J. Morphol.*, 35 81), 227-232. <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>.
- Padilla, C., & Marroquín, C. (2021). Research Approaches in Dentistry: Quantitative, Qualitative and Mixed. *Rev Estomatol Herediana*, 31(4), 338-340. <https://doi.org/10.20453/reh.v31i4.4104>.
- Popper, K. (2002). *La lógica de la investigación científica* (4 ed.). Editorial Tecnos.
- Posada, J. (2014). Ontology and Language of Social Reality. *Cinta moebio*, 50, 70-79. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-554X2014000200003> .
- Prieto, D. (2002). Contemporary Problems of Axiology. *Rev Hum Med.*, 2(3), 1-11. <http://scielo.sld.cu/pdf/hmc/v2n3/hmc020302.pdf>.
- Puentes, M. (2021). *El debido proceso y el principio de legalidad dentro del proceso de apelación ante hecho contravencional de embriaguez*. [Tesis de maestría, Universidad de Caldas]. <https://repositorio.ucaldas.edu.co/entities/publication/3e130cee-4b37-4a93-a914-2c1ba31639cd>.
- Ramírez, M., & Aníbal, H. (2015). Sanción Administrativa en Colombia. *Vniversitas*, 131, 107-148. <http://www.scielo.org.co/pdf/vniv/n131/n131a04.pdf>.
- Rico, G. (07 de enero de 2023). *El principio de legalidad en el procedimiento administrativo disciplinario*. LP Pasión por el Derecho. https://lpderecho.pe/el-principio-de-legalidad-en-el-procedimiento-administrativo-disciplinario?utm_source=chatgpt.com

- Ríos, S. (2023). *Efectividad del proceso administrativo sancionatorio de tránsito terrestre frente al abordaje de infracciones cometidas por conductores en estado de embriaguez en Colombia*. [Tesis de maestría, Universidad de Antioquia]. <https://hdl.handle.net/10495/37938>.
- Rouland, N. (2004). *Sociología Jurídica*. Fondo de Cultura Económica.
- Sánchez, A. (2019). Fundamentos epistémicos de la investigación cualitativa y cuantitativa: Consensos y disensos. *Rev. Digit. Invest. Docencia Univ.*, 13(1), 1-21. <http://dx.doi.org/10.19083/ridu.2019.644>.
- Sánchez, M. (2024). Participación ciudadana en la gestión de la política pública contra la violencia familiar. Lima Metropolitana. *Revista de Climatología*, volumen 24, 1441-1454. https://rclimatol.eu/wp-content/uploads/2024/03/Articulo-RCLIMCS24_0156-Mario-Sanchez.pdf.
- Sánchez, M., Guillen , O., & Begazo, L. (2020). *Pasos para elaborar una tesis de tipo correlacional. Bajo enfoque cuantitativo, variable categorica y la estadística no paramétrica*. Oscar Guillen Valle.
- Sánchez, M., Velasco, M., Espinoza, R., Gonzales, A., Romero, R., & Mory, W. (2023). *Metodología y estadística en la investigación científica*. Puerto Madero Editorial Académica. <https://doi.org/10.55204/PMEA.17>
- Tambini, V. (2021). *La Imposición de la sanción administrativa y penal por conducir vehículo motorizado en estado de ebriedad, vulnera el Principio Ne Bis In Idem en el Perú*. [Tesis doctoral, Universidad Continental]. https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/9327/4/IV_PG_MDDP_TE_Tambini_Vivas_2021.pdf.
- Tírado, J. (2019). Sanción, reposición e indemnización como consecuencias autónomas de la infracción administrativa: una lectura a partir del artículo 232.1 de la Ley del

- Procedimiento Administrativo General. *Revista De Derecho*, 17(1), 51–87.
<https://revistas.udelpe.edu.pe/derecho/article/view/1597>.
- Torres, J. (2023). *¿Sanciones más severas a conductores ebrios reducen los muertos y heridos en eventos de transporte?: Un estudio para el caso de Colombia*. [Tesis de maestría, Universidad de los Andes]. <http://hdl.handle.net/1992/64073>.
- Tupia, J. (2018). *Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores infractores en Huancayo 2017*. [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo].
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/32756>.
- Valderrama, S. (2019). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica cuantitativa, cualitativa y mixta* (10 ed.). San Marcos.
- Yaringaño, L. (2021). *Evaluación del procedimiento administrativo sancionador por infracción al código de tránsito en la Municipalidad Provincial de Huánuco, 2017*. [Tesis de grado, Universidad de Huanuco].
<https://repositorio.udh.edu.pe/handle/20.500.14257/4768>.

IX ANEXOS

Anexo A. Matriz de consistencia

La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito - Lima Metropolitana año 2025.																			
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES																
Problema General ¿Cómo influye la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito – Lima Metropolitana año 2025?	Objetivo General Explicar la influencia de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito – Lima Metropolitana año 2025.	Hipótesis General La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito – Lima Metropolitana año 2025.	Variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria <table><tr><th>Dimensiones</th><th>Indicadores</th><th>Ítems</th></tr><tr><td rowspan="2">Suspensión de la licencia de conducir</td><td>Periodo de sanción no pecuniaria</td><td rowspan="2">1-3</td></tr><tr><td>Afectación periódica de ingresos económicos</td></tr><tr><td rowspan="2">Cancelación de la licencia de conducir</td><td>Vulneración del Derecho al Trabajo del transportista público</td><td rowspan="2">4-6</td></tr><tr><td>Afectación psicológica</td></tr><tr><td rowspan="2">Inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir</td><td>Razonabilidad</td><td rowspan="2">7-8</td></tr><tr><td>Proyección de vida</td></tr></table>	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Suspensión de la licencia de conducir	Periodo de sanción no pecuniaria	1-3	Afectación periódica de ingresos económicos	Cancelación de la licencia de conducir	Vulneración del Derecho al Trabajo del transportista público	4-6	Afectación psicológica	Inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir	Razonabilidad	7-8	Proyección de vida	
Dimensiones	Indicadores	Ítems																	
Suspensión de la licencia de conducir	Periodo de sanción no pecuniaria	1-3																	
	Afectación periódica de ingresos económicos																		
Cancelación de la licencia de conducir	Vulneración del Derecho al Trabajo del transportista público	4-6																	
	Afectación psicológica																		
Inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir	Razonabilidad	7-8																	
	Proyección de vida																		
Problemas específicos ¿Cómo influye la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la acción u omisión – Lima Metropolitana año 2025?	Objetivos específicos Explicar la influencia de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la acción u omisión – Lima Metropolitana año 2025.	Hipótesis específicas La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la acción u omisión – Lima Metropolitana año 2025.																	
¿De qué manera la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la contravención del reglamento – Lima Metropolitana año 2025?	Establecer la influencia de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la contravención del reglamento – Lima Metropolitana año 2025.	La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la contravención del reglamento – Lima Metropolitana año 2025.																	
¿De qué manera la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la tipificación – Lima Metropolitana año 2025?	Establecer la influencia de la graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito según la tipificación – Lima Metropolitana año 2025.	La graduación de la sanción administrativa no pecuniaria influye significativamente en las papeletas de tránsito según la tipificación – Lima Metropolitana año 2025.	Variable dependiente. Papeletas de tránsito <table><tr><th>Dimensiones</th><th>Indicadores</th><th>Ítems</th></tr><tr><td rowspan="3">Acción u omisión</td><td>Proporcionalidad</td><td rowspan="3">1-3</td></tr><tr><td>Daño</td></tr><tr><td>Magnitud</td></tr><tr><td rowspan="2">Contravención del Reglamento</td><td>Reincidencia</td><td rowspan="2">4-6</td></tr><tr><td>Procedimiento Administrativo Sancionador - PAS</td></tr><tr><td rowspan="2">Tipificación</td><td>Clasificación de falta</td><td rowspan="2">7-8</td></tr><tr><td>Clasificación de sanción</td></tr></table>	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Acción u omisión	Proporcionalidad	1-3	Daño	Magnitud	Contravención del Reglamento	Reincidencia	4-6	Procedimiento Administrativo Sancionador - PAS	Tipificación	Clasificación de falta	7-8	Clasificación de sanción
Dimensiones	Indicadores	Ítems																	
Acción u omisión	Proporcionalidad	1-3																	
	Daño																		
	Magnitud																		
Contravención del Reglamento	Reincidencia	4-6																	
	Procedimiento Administrativo Sancionador - PAS																		
Tipificación	Clasificación de falta	7-8																	
	Clasificación de sanción																		
METODOLOGÍA Tipo de investigación. Aplicada Nivel: Explicativo Diseño: No experimental – transversal Población: 50 servidores y funcionarios Muestra: 50 servidores y funcionarios Muestreo: No probabilístico																			

Anexo B. Validación de instrumentos

La validación es el grado en que un instrumento en verdad mide la variable que se busca medir. Se logra cuando se demuestra que el instrumento refleja el concepto abstracto a través de sus indicadores empíricos (Hernández y Mendoza, 2018).

La validación de instrumentos en el presente estudio se realizó por juicio de expertos, que se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable de interés, de acuerdo con expertos en el tema (Hernández y Mendoza, 2018).

Los profesionales que validaron los instrumentos de medición fueron los siguientes profesionales:

Tabla 17

Expertos durante la evaluación de los instrumentos de medición

Experto	Dominio	Decisión
Dr. Castro Verona Miguel	Tematico	Si existe suficiencia
Dra. Bellina Schrader Lorena	Tematico	Si existe suficiencia
Dr. Espinoza Herrera Edward	Tematico metodologo	Si existe suficiencia

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN - JUICIO DE EXPERTO

I. DATOS GENERALES:

- 1.1. INFORMANTE : **Castro Verona Freddy Miguel**
 1.2. GRADO ACADÉMICO : Doctor en derecho
 1.3. INSTITUCIÓN DONDE LABORA : Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
 1.4. NOMBRE DEL INSTRUMENTO : Cuestionario para medir la Sanción Administrativa No Pecuniaria
 1.5. AUTOR DEL INSTRUMENTO : **María Teresa Tarazona Trujillo**
 1.6. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN : Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito M01 - Lima Metropolitana 2024.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

INDICADORES DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación					X
4. ORGANIZACIÓN	Existe un conducto lógico en los ítems.					X
5. APLICABILIDAD	El instrumento es de fácil aplicación					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados					X
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referencias bibliográficas.					X
8. COHERENCIA	Entre hipótesis dimensiones e indicadores.					X
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos					X
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la ciencia					X

III. **OPINIÓN DE APLICABILIDAD:** Instrumento aplicable, objetivo y oportuno, demuestra idoneidad y entendimiento de lo ocurrido en el proceso de satisfacer la necesidad seleccionada.

Lugar y Fecha: Lima, 16 de febrero de 2025


FREDDY MIGUEL CASTRO VERONA
 DNI N° 43376730

Teléfono: 995560729

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN -
JUICIO DE EXPERTO

I. DATOS GENERALES:

- 1.1 INFORMANTE

1.2 GRADO ACADÉMICO

1.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA

1.4 NOMBRE DEL INSTRUMENTO

1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO

1.6 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN
- : Castro Verona Freddy Miguel

: Doctor en derecho

: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

: Cuestionario para medir las Papeletas de Tránsito

: María Teresa Tarazona Trujillo

: Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito M1 - Lima Metropolitana 2024

2 ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

INDICADORES DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación					X
4. ORGANIZACIÓN	Existe un conducto lógico en los ítems.					X
5. APLICABILIDAD	El instrumento es de fácil aplicación					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados					X
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referencias bibliográficas.					X
8. COHERENCIA	Entre hipótesis dimensiones e indicadores.					X
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos					X
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la ciencia					X

3 OPINIÓN DE APLICABILIDAD: Instrumento aplicable, objetivo y oportuno, demuestra idoneidad y entendimiento de lo ocurrido en el proceso de satisfacer la necesidad seleccionada.

Lugar y Fecha: Lima, 16 de febrero de 2025



FREDDY MIGUEL CASTRO VERONA
DNI N° 43376730

Teléfono: 995560729

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN - JUICIO DE EXPERTO

I. DATOS GENERALES:

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1.1. INFORMANTE | : Lorena Yadira Bellina Schrader |
| 1.2. GRADO ACADÉMICO | : Doctor en derecho |
| 1.3. INSTITUCIÓN DONDE LABORA | : Jurado Nacional de Elecciones |
| 1.4. NOMBRE DEL INSTRUMENTO | : Cuestionario |
| 1.5. AUTOR DEL INSTRUMENTO | : María Teresa Tarazona Trujillo |
| 1.6. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN | : Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito M1 - Lima Metropolitana 2024 |

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

INDICADORES DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación					X
4. ORGANIZACIÓN	Existe un conducto lógico en los ítems.					X
5. APLICABILIDAD	El instrumento es de fácil aplicación					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados					X
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referencias bibliográficas.					X
8. COHERENCIA	Entre hipótesis dimensiones e indicadores.					X
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos					X
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la ciencia					X

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: Instrumento aplicable, objetivo y oportuno, demuestra idoneidad y entendimiento de lo ocurrido en el proceso de satisfacer la necesidad seleccionada.

Lugar y Fecha: Lima, 18 de febrero de 2025


LORENA YADIRA BELLINA SCHRADER
 DNI N° 06627970

Teléfono: 947273471

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN - JUICIO DE EXPERTO

I. DATOS GENERALES:

- 1.1. INFORMANTE : **Edward Espinoza Herrera**
 1.2. GRADO ACADÉMICO : Doctor en derecho
 1.3. INSTITUCIÓN DONDE LABORA : Universidad Nacional Federico Villarreal
 1.4. NOMBRE DEL INSTRUMENTO : Cuestionario
 1.5. AUTOR DEL INSTRUMENTO : **María Teresa Tarazona Trujillo**
 1.6. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN : Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria en las papeletas de tránsito M01 - Lima Metropolitana 2024

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

INDICADORES DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación					X
4. ORGANIZACIÓN	Existe un conducto lógico en los ítems.					X
5. APLICABILIDAD	El instrumento es de fácil aplicación					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados					X
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referencias bibliográficas.					X
8. COHERENCIA	Entre hipótesis dimensiones e indicadores.					X
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos					X
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la ciencia					X

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: Instrumento aplicable

Lugar y Fecha: Lima, 16 de febrero de 2025



EDWARD ESPINOZA HERRERA
DNI N° 06845299

Teléfono: 960276657

Anexo C. Confiabilidad de Instrumentos

La confiabilidad del instrumento es el grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes, también se refiere al grado en que su aplicación repetida al mismo individuo u objeto produce resultados iguales.

Tabla 18

Fiabilidad del instrumento de la variable independiente

Alfa de Cronbach	N de elementos
,803	08

Nota. Mediante el SPSS obtuvo un coeficiente de fiabilidad de 0.803, se interpreta como una excelente confiabilidad.

Tabla 19

Fiabilidad del instrumento de la variable dependiente

Alfa de Cronbach	N de elementos
,791	08

Nota. Mediante el SPSS obtuvo un coeficiente de fiabilidad de 0.791, se interpreta como una excelente confiabilidad.

Anexo D. Instrumento de medición

El cuestionario utilizado en el presente trabajo es confidencial, anónimo y acumulativo, dado que se busca recoger información determinante que guarde relación con los objetivos del trabajo con relación al conocimiento de la violencia familiar y las medidas de protección que se otorgan en un lugar, por lo que agradeceré marcar con una “X” en el recuadro correspondiente su apreciación y responda con sinceridad las preguntas, teniendo en cuenta la siguiente escala:

1	2	3
Totalmente en desacuerdo	Indeciso	Totalmente de acuerdo

	Variable independiente. Graduación de la sanción administrativa no pecuniaria	1	2	3
	Dimensión 1. Suspensión de la licencia de conducir			
1	Los periodos de sanción no pecuniaria, que recaen sobre la suspensión de la licencia de conducir, son pertinentes.			
2	Los periodos de sanción no pecuniaria contrarrestan, la conducción en estado de			
3	La afectación periódica de ingresos económicos como consecuencia de la suspensión de la licencia de conducir que es una clase de sanción administrativa no pecuniaria es apropiada.			
	Dimensión 2. Cancelación de la licencia de conducir			
4	La vulneración del derecho al trabajo del transportista público como consecuencia de la cancelación de la licencia de conducir que es una clase de sanción administrativa no pecuniaria es adecuada.			
5	La afectación psicológica originada como consecuencia de la cancelación de la licencia de conducir que es una clase de sanción administrativa no pecuniaria es pertinente.			
6	La razonabilidad empleada al declararse la cancelación de la licencia de conducir que es una clase de sanción administrativa no pecuniaria es apropiada.			
	Dimensión 3. Inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir			
7	La afectación a la proyección de vida originada como consecuencia de la inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir, que es una clase de sanción administrativa no pecuniaria, es apropiada.			
8	La proporcionalidad empleada al declararse la inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir, que es una clase de sanción administrativa no pecuniaria, es adecuada.			

	Variable dependiente. Papeletas de tránsito	1	2	3
	Dimensión 1. Acción u omisión			
1	El daño causado por la acción u omisión que contravenga el Reglamento Nacional de Tránsito, es un factor determinante para la imposición de una papeleta de tránsito M01.			
2	La magnitud de la acción u omisión que contravenga el Reglamento Nacional de Tránsito, es un factor clave para la imposición de una papeleta de tránsito M01.			
3	Los daños ocasionados por la magnitud de un accidente de tránsito, por una acción u omisión que contravenga el Reglamento Nacional de Tránsito, es un factor determinante para la imposición de una papeleta de tránsito M01.			
	Dimensión 2. Contravención del Reglamento			
4	La reincidencia a la contravención del Reglamento Nacional de Tránsito, debería ser un factor esencial para la imposición de la papeleta de infracción M01.			
5	Los Procedimientos Administrativos Sancionadores – PAS conducidos por la contravención al Reglamento Nacional de Tránsito y que fueron materializados a través de una papeleta de infracción M01, son adecuados.			
6	Considera Ud. que los Procedimientos Administrativos Sancionadores – PAS contrarrestan la contravención al Reglamento Nacional de Tránsito.			
	Dimensión 3. Tipificación			
7	Es adecuada la clasificación de la falta tipificada para la imposición de la papeleta de tránsito M01.			
8	Es apropiada la clasificación de sanción, previstas ante la imposición de la papeleta de tránsito M01.			