



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD

CARRERA DE DERECHO

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

ESTUDIO COMPARADO DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN
CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN
ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA, 2022.

AUTORES:

REYES PRUDENTE LORENA PATRICIA
SOLEDISPA CLAVIJO DENISE ANTONELLA

TUTORA:

AB. ANITA MONROY ABAD, MGT.

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022

UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD

CARRERA DE DERECHO

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

ESTUDIO COMPARADO DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN
CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE
VELOCIDAD EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA, 2022.

AUTORES:

REYES PRUDENTE LORENA PATRICIA

SOLEDISPA CLAVIJO DENISE ANTONELLA

TUTORA:

AB. ANITA MONROY ABAD , MGT.

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022

APROBACIÓN DE LA TUTORA

La Libertad, 13 de febrero de 2023

CERTIFICACIÓN

En mi calidad de Profesora Tutora del Trabajo de Integración Curricular de título “ESTUDIO COMPARADO DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA, 2022”, correspondiente a las estudiantes REYES PRUDENTE LORENA PATRICIA y SOLEDISPA CLAVIJO DENISE ANTONELLA, de la Carrera de Derecho, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena; declaro que luego de haber orientado científica y metodológicamente su desarrollo el referido proyecto de investigación se encuentra concluido en todas sus partes cumpliendo así con el proceso de acompañamiento determinado en la normativa interna, recomendando se inicien los procesos de evaluación que corresponden.

Atentamente

Anita Cecilia
Monroy Abad

Firmado digitalmente por
Anita Cecilia Monroy Abad
Fecha: 2023.02.13 11:13:18
-05'00'

.....
AB. ANITA MONROY ABAD, MGT.

PROFESORA TUTORA

CERTIFICACIÓN DE ANTIPLAGIO

La Libertad, 13 de febrero del 2023

CERTIFICACIÓN DE ANTIPLAGIO

En mi calidad de tutora del trabajo de investigación título: **ESTUDIO COMPARADO DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA, 2022**, cuya autoría corresponde a los estudiantes **REYES PRUDENTE LORENA PATRICIA** y **SOLEDISPA CLAVIJO DENISE ANTONELLA**, de la carrera de derecho **CERTIFICO**, que el contenido de dicho trabajo ha sido sometido a la validación en el sistema antiplagio **COMPILATION**, obteniendo un porcentaje de 2% de similitud cumpliendo así con los parámetros técnicos requeridos para este tipo de trabajo académico.

Atentamente,

Anita Cecilia
Monroy
Abad



Firmado digitalmente
por Anita Cecilia
Monroy Abad
Fecha: 2023.02.13
11:17:23 -05'00'

Ab. Anita Cecilia Monroy Abad, Mgt.

TUTORA

VALIDACIÓN GRAMATICAL

CERTIFICACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA

Lcda. Betty Ruth Gómez Suárez

Correo electrónico: bettyruthgomezsuares@yahoo.es

Yo, **BETTY RUTH GÓMEZ SUÁREZ**, en mi calidad de **LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Y MAGISTER EN DISEÑO Y EVALUACIÓN DE MODELOS EDUCATIVOS** por medio de la presente tengo a bien indicar que he leído y corregido el Proyecto de Investigación previo a la obtención del Título de Abogado, denominado **“ESTUDIO COMPARADO DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA, 2022”**, elaborado por las estudiantes **REYES PRUDENTE LORENA PATRICIA Y SOLEDISPA CLAVIJO DENISE ANTONELLA**.

Certifico que está redactado con el correcto manejo del lenguaje, claridad en las expresiones, coherencia en los conceptos e interpretaciones, adecuado empleo en la sinonimia. Además de haber sido escrito de acuerdo a las normas de ortografía y sintaxis vigentes. Se denota pulcritud en la escritura de todas sus partes.

Es todo en cuanto puedo decir en honor a la verdad y autorizo a las interesadas hacer uso del presente como estimen conveniente.

La Libertad, 22 de febrero de 2023.



Lcda. Betty Ruth Gómez Suárez

C.I: 0915036529

LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
MAGISTER EN DISEÑO Y EVALUACIÓN DE MODELOS EDUCATIVOS

Nº REGISTRO SENECYT 1050-2014-86052892

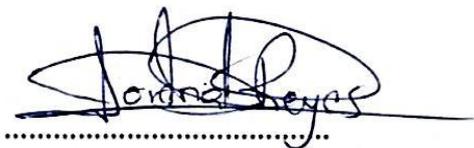
DECLARACIÓN DE AUTORÍA

La Libertad, 13 de febrero de 2023

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Nosotras LORENA PATRICIA REYES PRUDENTE Y DENISE ANTONELLA SOLEDISPA CLAVIJO, estudiantes del séptimo semestre de la carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, habiendo cursado la asignatura Unidad de Integración Curricular I, declaramos la autoría de la presente propuesta de investigación, de título ESTUDIO COMPARADO DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA, 2022, desarrollada en todas sus partes por las suscritas estudiantes con apego a los requerimientos de la ciencia del derecho, la metodología de la investigación y las normas que regulan los procesos de titulación de la UPSE.

Atentamente



LORENA PATRICIA REYES PRUDENTE

CC. 2450095795

Celular: 0987514798

e-mail: lorenareyesp1998@gmail.com



DENISE ANTONELLA SOLEDISPA CLAVIJO

CC. 1317172714

Celular: 0959674031

e-mail: antonellasole131@gmail.com

TRIBUNAL DE GRADO

TRIBUNAL DE GRADO



firmado electrónicamente por:
MILTON MARCOS
GONZÁLEZ SANTOS

Lcdo. Milton González Santos, M
DIRECTOR CARRERA DE DERECHO

Ab. Daniel Procel Contreras
DOCENTE ESPECIALISTA

Anita Cecilia
Monroy
Abad

Digitally signed
by Anita Cecilia
Monroy Abad
Date: 2023.03.17
07:48:44 -05'00'

Ab. . Anita Monroy Abad, Mgt.
DOCENTE TUTOR

Ab. Brenda Reyes Tomalá, Mgt.
DOCENTE GUÍA DE LA UIC

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación a mi mamá, a mis hermanos y en especial a mi hijo Santiago Maximiliano, quienes han contribuido en mi vida con su constante apoyo, acompañamiento y amor desde mis inicios académicos. Es por ello, que este logro no sólo es mío si no de todos los que han sido luz y motor en el camino.

Lorena

Dedico este trabajo de titulación a Dios siendo el ser que me ha dado la existencia, a mis padres que desde el inicio me han impulsado, ayudado en este proceso académico que ha sido todo un reto, siendo ellos mi mayor inspiración, a mi hermana que me ha brindado su apoyo incondicional en todo ámbito, a mis hermanos que han motivado siempre, a mi cuñado. De tal manera, que este logro es de todos los que me han acompañado a lo largo de este trayecto.

Denise

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme vida, salud y la oportunidad de profesionalizarme, optando por seguir la carrera de Derecho. A la prestigiosa Universidad Estatal

Península de Santa Elena por abrirme sus puertas. A mis catedráticos por toda la enseñanza transmitida, y en especial a la Abg. Ana Monroy, Tutora de trabajo de titulación, por haber guiado este proceso con todo el profesionalismo y experiencia.

Lorena

Agradezco en primer lugar a Dios, el que me ha dado todo, vida, salud, a la Universidad Estatal Península de Santa Elena que me dio la oportunidad de estudiar la Carrera de Derecho, los maestros por impartir conocimientos, a la tutora Ana Monroy por ser guía para el éxito de este trabajo.

Denise

INDICE GENERAL

Contenido

APROBACIÓN DE LA TUTORA	III
CERTIFICACIÓN DE ANTIPLAGIO	IV
VALIDACIÓN GRAMATICAL	V
TRIBUNAL DE GRADO	VII
AGRADECIMIENTO	IX
INDICE GENERAL	X
ÍNDICE DE TABLAS	XIII
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	XIII
RESUMEN	XIV
ABSTRACT	XV
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
1 PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	5
1.3 OBJETIVOS	6
1.3.1 OBJETIVO GENERAL	6
1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	6
1.4 . JUSTIFICACIÓN	6
1.5 VARIABLES DE INVESTIGACIÓN	7
1.6 IDEA A DEFENDER	7
CAPÍTULO II	8
2 MARCO REFERENCIAL	8

2.1	MARCO TEÓRICO	8
2.1.1	ORIGEN Y DEFINICIONES DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.	8
2.1.2	PUNIBILIDAD DE LAS CONTRAVENCIONES	9
2.1.3	CLASIFICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.	10
2.1.4	GENERALIDADES SOBRE EXCESO DE VELOCIDAD	12
	Efectos del exceso de velocidad	14
2.1.5	CONSIDERACIONES SOBRE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD	14
2.1.6	NORMATIVA DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA	16
2.1.7	SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, ECUADOR	16
2.1.8	SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, CHILE	17
2.1.9	SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD EN ARGENTINA	18
2.1.10	LÍMITES DE VELOCIDAD EN LAS LEGISLACIONES DE ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA	18
2.1.11	CAUSAS DEL EXCESO DE VELOCIDAD DE LOS CONDUCTORES POR EL FACTOR HUMANO.	20
2.1.12	COMPARACIÓN DEL TIPO DE PENAS EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA	21
2.1.13	PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS	21
2.1.14	ESTADÍSTICAS	23
2.1.15	UTILIZACIÓN Y APLICACIÓN DE FOTORRADARES	28
2.1.16	PERTINENCIA EN LA VALORACIÓN PROBATORIA RELACIONADA A FOTORRADARES.	29
	CALIBRACIÓN DE DISPOSITIVOS	29
2.1.17	SOCIALIZACIÓN DE RESOLUCIONES	30
2.2	MARCO LEGAL	31
2.2.1	CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR	31
2.2.2	CONVENCIÓN DE VIENA SOBRE LA CIRCULACIÓN VIAL	31
2.2.3	CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL	36
2.2.4	LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL	36
2.2.5	CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPUBLICA DE CHILE	37
2.2.6	LEY NO. 18.290 DE CHILE	38
2.2.7	DECRETO 84. REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSITO.	39
2.2.8	CONSTITUCIÓN NACIONAL ARGENTINA	39
2.2.9	LA LEY N° 24.449 DE ARGENTINA	40
2.3	MARCO CONCEPTUAL	43
3	MARCO METODOLÓGICO	45
3.1	DISEÑO Y TIPO DE INVESTIGACIÓN	45
3.2	TIPO DE INVESTIGACIÓN	45

3.3	MÉTODOS Y TÉCNICAS	46
3.4	RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	48
3.5	POBLACIÓN Y MUESTRA	49
3.5.1	POBLACIÓN	49
3.5.2	MUESTRA	49
3.6	TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	51
3.7	OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES DE INVESTIGACIÓN	52
3.7.1	VARIABLE DEPENDIENTE	52
3.7.2	VARIABLE INDEPENDIENTE	53
3.7.3	MATRIZ DE CONSISTENCIA	54
4	RESULTADOS Y DISCUSIÓN	56
4.1	ANÁLISIS, INTERPRETACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	56
4.2	VERIFICACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER	59
	CONCLUSIONES	61
	RECOMENDACIONES	62
	BIBLIOGRAFÍA	63

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	<i>Consideraciones del exceso de velocidad</i>	13
Tabla 2.	<i>Sanciones en Chile por contravenciones de tránsito</i>	17
Tabla 3.	<i>Cuadro comparativo entre Ecuador, Chile y Argentina sobre rangos de velocidad establecidos.....</i>	18
Tabla 4.	<i>Victimas por siniestros viales en Ecuador de 2017 a 2022.....</i>	23
Tabla 5.	<i>Siniestralidad en Chile, 2017 a 2021</i>	25
Tabla 6.	<i>Cuadro General de Población y Muestra.....</i>	50
Tabla 7.	<i>Operacionalización de variable dependiente</i>	52
Tabla 8.	<i>Operacionalización de variable independiente</i>	53
Tabla 9.	<i>Matriz de consistencia comparativa</i>	54
Tabla 10.	<i>Discusión de Resultados</i>	56

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	<i>Estadísticas de siniestros de tránsito en Ecuador, año 2017-2022</i>	23
Ilustración 2.	<i>Estadísticas Siniestros y víctimas fatales según jurisdicción de Argentina, 2022</i>	28

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.	<i>Multas en urbes de Ecuador, 2021-2022</i>	24
Gráfico 2.	<i>Estadísticas de multas impuestas a conductores de transportes pesados, año 2017-2022</i>	24
Gráfico 3.	<i>Multas por foto radares en Quito 2021- 2022</i>	25
Gráfico 4.	<i>Siniestros de tránsito por causa de la velocidad en Chile, 2021.....</i>	27

CARRERA DE DERECHO
ESTUDIO COMPARADO DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN
CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN
ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA, 2022.

Autoras: Lorena Reyes

Denise Soledispa

Tutora: Ab. Anita Monroy Abad, Mgt.

RESUMEN

El presente trabajo de titulación se orienta a profundizar el aspecto normativo de las sanciones establecidas para el tipo penal en tránsito sobre contravenciones, con una perspectiva multilateral en post de afirmar el contenido de dichas normas para que a ningún conductor le sean vulnerados sus derechos y analizar que las medidas impuestas sean correctivas e intimidatorias para evitar que se ponga en riesgo tanto la vida como la integridad física de personas, animales y perjuicios económicos que resultan de un siniestro en carretera.

El objetivo principal de este estudio es comparar la aplicación de la punibilidad cuando se excede la velocidad permitida según el tipo de vía en los países de Ecuador, Chile y Argentina, confrontando semejanzas y diferencias en su sistema normativo. Su desarrollo radica en la necesidad de creación de un compendio que recoja todas las implicaciones en los excesos de velocidad.

Cada uno de los capítulos desarrollados en base al tema cumplen con la metodología de investigación cualitativa y exploratoria, en la que se analizó su fenómeno jurídico, sus manifestaciones y componentes, realizando un estudio de los diferentes aspectos, socio-jurídico, bibliográficos, histórico- jurídico de Derecho comparado de los países ya mencionados. Trabajo que nos llevó a concluir con la problemática a la que se enfrentan los conductores, el sistema corrupto impositor de las sanciones, la falta de control de los dispositivos físicos de captación de infracciones, la restada atención del gobierno para cumplir con sus obligaciones públicas como la creación y mantenimiento de carreteras. Todo esto ha conllevado a menoscabar los derechos de los conductores que a todas luces también son víctimas de un sistema que carece de igualdad.

Palabras claves: Contravenciones, exceso de velocidad, derecho, conductor, vía seguridad vial.

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA FACULTAD DE
CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**

CARRERA DE DERECHO

**COMPARATIVE STUDY OF SANCTIONS ESTABLISHED IN TRAFFIC
VIOLATIONS DUE TO EXCESSIVE SPEED IN ECUADOR, CHILE AND
ARGENTINA, 2022**

Authors: Lorena Reyes

Denise Soledispa

Tutor: Ab. Anita Monroy Abad, Mgt.

ABSTRACT

The present titling work is oriented to deepen the normative aspect of the sanctions established for the criminal offenses in transit, with a multilateral perspective in order to affirm the content of said norms so that no driver's rights are violated and analyze that the measures imposed are corrective and intimidating to prevent the life and physical integrity of people, animals and economic damages resulting from a road accident from being put at risk.

The main objective of this study is to compare the application of penalties when the speed allowed is exceeded according to the type of road in the countries of Ecuador, Chile and Argentina, comparing similarities and differences in their regulatory system. Its development lies in the need to create a compendium that includes all the implications of speeding.

Each one of the chapters developed based on the theme complies with the qualitative and exploratory research methodology, in which its legal phenomenon, its manifestations and components were analyzed, carrying out a study of the different aspects, socio-legal, bibliographical, historical- comparative law of the aforementioned countries. Work that led us to conclude with the problems that drivers face, the corrupt system that imposes sanctions, the lack of control of the physical devices for capturing infractions, the subtracted attention of the government to comply with its public obligations as the creation and maintenance of highways. All of this has led to undermining the rights of drivers who, by all accounts, are also victims of a system that lacks equality

Keywords: Violations, speeding, law, driver, via road safety.

INTRODUCCIÓN

La problemática de esta investigación se basa en el interés de los conductores que se enfrentan a situaciones desfavorables cuando se trata de imposición de sanciones.

Por consiguiente, este trabajo de investigación tiene como objetivo el estudio comparado de tres diferentes países, como lo son Ecuador, Chile y Argentina, para analizar si dichos Estados admiten en su normativa para contravenciones por tránsito la intervención penal o administrativa, cual es la vía más provechosa que ha logrado contrarrestar los incidentes de tránsito, las medidas estatales y de la sociedad de cómo han actuado en base a este problema, cuál ha sido la adecuación de las autoridades en el monitoreo y captación mediante dispositivos tecnológicos como foto radares, las multas que les corresponde pagar, así como si se cumple con los procedimientos sancionatorios.

Respecto a la modernidad y dotación de interés en la seguridad vial de los países comparados, Argentina es el anfitrión ya que constantemente los legisladores toman cartas en el asunto apuntado a proyectos en post de acondicionar las localidades por la constante y creciente utilización de automotores. Por ese mérito en Chile y Ecuador existe una falta de importancia en dicho ámbito, cuando lo correcto es ocupar tiempo en accionar de cómo tratar de mejor forma o con más agilidad la forma habitual de determinar contravenciones, al hacer mal uso de la vía omitiendo la velocidad sugerida.

En el primer capítulo se encuentran aspectos relativos en base a la problemática social acerca del régimen sancionador en las contravenciones de tránsito, la importancia de conocer las implicaciones del exceso de velocidad así como las obligaciones estatales en esa esfera, también se analizó brevemente a los países de Ecuador, Chile y Argentina en base a su normativa jurídica sobre el tipo de medidas. En el segundo capítulo, tiene información veraz y oportuna acerca del exceso de velocidad y sus connotaciones en la sociedad, conceptos doctrinarios, legislaciones conexas de cada uno, consideraciones sobre el exceso de velocidad y límites convenidos por buenas prácticas.

El tercer capítulo centra su eje en la metodología que se aplicó para el desarrollo de este trabajo, tales como la utilización del método cualitativo y exploratorio, utilizadas como fuentes de información los archivos de índole histórica, doctrinaria y sobre todo su normativa jurídica en base al tema. Cumpliendo con todo el resultado de las variables de investigación. El cuarto capítulo es el resultado del trabajo investigativo, el análisis, interpretación y

discusión de este, que a su vez pudimos conocer que Argentina es sustancialmente un país más preocupado por la seguridad vial y terrestre que Ecuador y Chile estando en constante trabajo creando proyectos para reafirmarle a los conductores la obligatoriedad del respeto a los límites de velocidad sin necesidad de recurrir a lo penal.

Finalmente, concluimos con éxito esta investigación, mediante la información obtenida, que se pudo realizar mediante un estudio comparado legislativo, acerca de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en los países de Argentina, Uruguay, España y Ecuador.

CAPÍTULO I

1 PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Actualmente, manejar con exceso de velocidad se configura en uno de los motivos más frecuentes por los que el órgano de tránsito sanciona a los conductores. Situación que no sólo se restringe a un Estado. Las distintas legislaciones la conciben como contravención o infracción de tránsito.

“Una contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley” (Cabanelas, 1993).

El exceso de velocidad, según La Organización para la Cooperación y el desarrollo económico puede ser conducir superando los rangos de velocidad permitidos, o conducir con velocidad inadecuada, esto es, dentro de los límites, pero con más rapidez de lo que conviene por seguridad, debido a factores externos. (OCDE, 2006)

La Convención de Viena en su art. 13 sobre la velocidad y distancia de vehículos establece que:

Los conductores tienen la obligación de mantener en todo momento el control sobre su vehículo, debido a que cuanto más imprudente o por exceso de confianza se conduzca a velocidades inapropiadas, mayores son las posibilidades de causarse lesiones o causarlas a terceros que también ocupan las vías. Cuando se pierde el dominio del automotor, es menos probable que se pueda reaccionar a tiempo para realizar una parada o desviar un obstáculo y así evitar desgracias. Diversos factores deben captar la atención del conductor, los que van desde el tipo de zona donde circula, las condiciones estructurales de las carreteras ya sean daños, reparaciones, aproximación a curvas o hacia caminos que se conectan, la iluminación en sectores oscuros, el peso y tamaño de carga que se transporta, las condiciones climáticas, el tráfico vehicular. De esa forma serán previsibles los riesgos aún en condiciones desfavorables.

Como manual de buenas prácticas los países deben instalar en sus leyes los límites de la velocidad máxima para todo tipo de vías. De igual forma es menester contar con límites de velocidad que se apliquen en casos especiales, por ejemplo para vehículos que deban circular

con más previsiones que los demás por poseer características particulares. (COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA [CEPE], 2006)

Por su parte en Ecuador, Chile y Argentina se han determinado diferentes rangos de velocidad como límites para dicha infracción.

En Ecuador desde la entrada en vigor del Código Penal en 2014 todos los delitos y contravenciones forman parte de un mismo catálogo de leyes. Por tal motivo estas últimas con su respectivo articulado fueron derogados de la Ley Orgánica de Tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. El Código Orgánico Integral Penal en el art 386 reconoce el exceso de velocidad como una contravención grave en primera clase en la que se dispone una triple sanción.

Según los reportes de abril del 2022 la Agencia Nacional de Tránsito expone que se han ejecutado 353 siniestros, cuya causa es por manejar vehículos excediendo los límites de velocidad, lo que la configura como la tercera causa en el país para estas infracciones. La velocidad debe tomarse en cuenta ya que es el factor de los principales motivos de vidas perdidas en las vías.

Por otro lado, en Chile la Ley de tránsito que rige desde el 2007 contempla en su art. 203 los diferentes rangos que se permiten en zonas específicas se singularizan de esa forma entre infracciones menos graves; las equivalentes a sobrepasar unos 10km/h de lo estipulado. Cuando el conductor se excede entre 11 a 20 km/h del límite máximo de velocidad permitidos en el país para las zonas urbanas y rurales la infracción pasa a llamarse grave. Y en primer nivel como infracciones gravísimas serán sancionados los conductores que superen los 20 km/h del valor permitido. Las dos primeras tienen como sanción multa pecuniaria. Las contravenciones gravísimas acarrear sanciones pecuniarias y la suspensión de la licencia nacional de conducción por un lapso de 5 a 45 días.

En Chile según la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito alrededor de 2,107 casos se dieron en el año 2021 por velocidad imprudente.

Desde otra arista, Argentina en La Ley de tránsito N°24449 categoriza como infracciones graves en el art 77 literal n) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, tolerando hasta un 10%, el art 72 de la misma ley establece parte de

las sanciones, siendo esto que la autoridad tiene derecho de retenerle la licencia de conducción y además una cuantiosa multa que se va a calcular por unidades fijas.

Argentina ostenta unos de los índices más altos de muertes a causas de siniestro de tránsito. En 2022 los siniestros fatales ascendieron a 3415 y 3820 muertes. Buenos aires, su capital recibe la mayor concentración de siniestros.

Como se ha expuesto, existen una serie de disposiciones en los distintos lugares de la Región tendientes a controlar la seguridad del transporte, sin embargo, mucho se discute sobre la efectividad que tienen las sanciones ya que en los diversos contextos se sigue presentando una alta tasa de faltas a la ley por exceso de velocidad. Es por tal que surge la necesidad de conocer un poco de cerca otras legislaciones para determinar que tanto se asemeja o distingue de la ecuatoriana.

La velocidad excesiva o inapropiada se convierte en un factor a tomar en cuenta en el ámbito social por ser una de las causas que ocasiona un sinnúmero de colisiones y siniestros. En virtud de la magnitud de los casos que se suscitan diariamente se debe ponderar la posibilidad de aplicar innovaciones si se encuentra que tales modelos están siendo eficaces en las otras naciones. Si un modelo comparado resulta más efectivo que el propio cabe considerar adaptaciones. Acerca de la efectividad se puede ver reflejada en la prevención y disminución de infracciones en correlación año a año. Además, revisar que los conductores infractores no estén indefensos ante las sanciones que en su contra recaen. Pues, todo aquel que maneje no está exento de convertirse en contraventor alguna vez y más aún si depende de factores externos que pocas personas podrían pensar que también es un exceso de la velocidad.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo las sanciones por exceso de velocidad son aplicadas en las legislaciones de Ecuador, Chile y Argentina?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Comparar las normas jurídicas pertenecientes a las legislaciones de Ecuador, Chile y Argentina mediante el análisis investigativo respecto a las contravenciones por exceso de velocidad para la determinación del tipo de sanciones que se imponen a los infractores.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Fundamentar teóricamente la aplicación de las sanciones por exceso de velocidad en las diferentes legislaciones.
- Indagar en qué medida los contraventores son sancionados de acuerdo a la infracción cometida.
- Relacionar los límites de exceso de velocidad a partir del estudio de las distintas legislaciones establecidas.
- Valorar la proporcionalidad de las sanciones.

1.4 . JUSTIFICACIÓN

El desarrollo del presente trabajo de investigación referente a la comparación de las sanciones establecidas en las distintas legislaciones correspondientes a Ecuador, Chile y Argentina en cuanto a las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, se da en función que permite extender el compilado investigativo hasta ahora existente sobre un tópico que afecta directamente a los usuarios de las vías. Por eso la necesidad de conocer y poder transmitir no solo a la academia sino también a la comunidad como principal afectada de las sanciones que puedan recaer sobre ellos, aun incluso cuando por única vez estén rebasando los límites de velocidad y en qué medida.

Ahora bien, este tema es importante porque aportará a la ciencia del Derecho desde una perspectiva teórica la recopilación de información no sólo de una legislación si no de varias de la Región. Consecuentemente, esto permitirá analizar las sanciones por contravención de tránsito por exceso de velocidad de cada país, y en segundo lugar realizar un Derecho comparado visualizando que tanto se diferencia o se asemeja entre las legislaciones en

cuanto a las sanciones hacia los contraventores de este tipo siendo las más evidentes en el medio, además se constituye este proyecto como una herramienta de consulta.

Como aporte innovador hacer un análisis de los límites de velocidad permite establecer si los estándares actuales permitidos en los países realmente están bien adecuados junto a políticas públicas para que el usuario por así decirlo no se vea obligado a infringir la norma por diversos motivos tal y como se pondrá de manifiesto en el transcurso de la presente.

La relevancia social se da en torno que también a través de este proyecto la comunidad en general interesada como posibles personas afectadas por las sanciones de las que en este apartado se habla, podrá acceder a una herramienta que contenga información actualizada no sólo para familiarizarse con las conceptualizaciones de lo que implica exceder los límites de velocidad, ya que esta acción no solo se restringe a que el conductor presione el acelerador, y por supuesto que el usuario pueda conocer si son proporcionales las penas establecidas en la ley por la infracción cometida en virtud de la no transgresión de sus derechos.

1.5 VARIABLES DE INVESTIGACIÓN

Variable Dependiente:

Sanciones por exceso de velocidad

Variable Independiente:

Legislaciones de Ecuador, Chile y Argentina

1.6 IDEA A DEFENDER

Las sanciones por exceso de velocidad en los países de Ecuador, Chile Y Argentina no son proporcionales en la medida que debe imponerse a los contraventores.

CAPÍTULO II

2 MARCO REFERENCIAL

2.1 MARCO TEÓRICO

2.1.1 ORIGEN Y DEFINICIONES DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.

Antes de ahondar en lo que son las contravenciones, es preciso establecer preliminarmente de dónde surgen ellas. En la antigüedad, para el siglo XVII las infracciones penales se clasificaban en base a una tripartición en el cual figuraban; los crímenes (contra derechos naturales), delitos (quebranto a los derechos del pacto social) y contravenciones (simples faltas en ámbito policial). Mientras que en la actualidad se acepta ampliamente una bipartición de las infracciones penales, distinguiéndose así entre delitos y contravenciones.

Para conceptualizar al delito se necesita de elementos como la conducta, la intención, la antijuricidad, la culpabilidad que se acredita a través del dolo o la culpa, lo que deja claro que los factores subjetivos tienen mucha participación cuando se constituye la antijuricidad, la mera idea de tener la intención no constituye un delito, (Welzel, 1951).

No obstante, existe otro elemento concomitante en la realización de infracciones y éste es la culpa. La culpa puede resultar de igual forma en delitos o contravenciones en base al daño alcanzado. La culpabilidad Según Cabanellas (1976): es la condición de culpable, ser culpable implica que la persona es responsable cuando ha tenido participación o causante de agravios, Según la magnitud del daño se puede exigir la correspondiente responsabilidad en la esfera civil o penal. Es decir, que un individuo tenga calidad de culpable significa que es responsable habiendo querido o no, la conducta materia de infracción. Misma que puede darse no sólo por haber incurrido físicamente en la falta sino también por no haber tenido las precauciones necesarias en el deber objetivo de cuidado.

La teoría de la culpabilidad que Welzel sostiene es que el tener pleno conocimiento de lo contrario a derecho no lo convierte directamente en dolo. Mientras este es parte de lo injustos y un elemento de los delitos dolosos, la conciencia de lo antijurídico crea responsabilidad sí, pero atenuada al ser un elemento de la culpabilidad. Cuando se hace presente un error de

prohibición no se excluye el dolo, si el error es invencible queda liberado quien infringió la norma, si el error por el contrario era vencible, quedan disminuidas la culpabilidad y la pena, con la disminución la sanción para el tipo penal se atenúa. (Cerezo, 2009)

Con dichos preceptos doctrinarios se infiere que ambos tipos penales básicamente poseen los mismos elementos, estos son la tipicidad, la antijuricidad y la culpabilidad, salvo que la diferencia sustancial entre ambos es la ponderación del daño cometido.

Consecuentemente, en virtud del nivel del daño, se está frente a un delito o a una contravención. En el delito el juicio de reproche es alto, por lo que su pena debe ser al mismo nivel de gravedad. Mientras que en la contravención el grado de su perjuicio a terceros es inferior, siendo así que le corresponde conminarle una sanción mínima o al menos así debería ser.

2.1.2 PUNIBILIDAD DE LAS CONTRAVENCIONES

Las contravenciones son actos que la ley explícitamente categoriza como contrarios a la norma, por ende, al afectar el Derecho que se garantiza en las Constituciones y leyes los Estados prevén una sanción para los infractores, misma que debe ser proporcional en medida del daño provocado o el bien perjudicado, de tal forma que sea posible la convivencia según un contrato social.

La culpabilidad solo recae por actos que estén estipulados en la Ley. En caso particular de las contravenciones de tránsito sobre el individuo se impone la calidad de culpable por la negligencia aun teniendo conocimiento de lo antijurídico de su actuación. Cuando por ejemplo se evaden las señaléticas de tránsito en las vías o se excede los rangos permitidos para la circulación se está actuando imprudentemente, lo que pone en peligro o riesgo la seguridad vial, bien jurídico que protege la vida e integridad no solo de los conductores sino también de los peatones. Motivo por el que socialmente se hace un juicio de reproche, al no existir en las contravenciones de tránsito un daño físico como tal, pero sí la puesta en peligro con conocimiento de causa.

Con dichos antecedentes doctrinariamente se establece diferencia entre delito y contravención, siendo esta última la más leve. Y es precisamente, de lo que cabe tomar en consideración en las siguientes líneas. Una vez ha quedado claro que la diferencia entre

ambos tipos penales es la gravedad es preciso mencionar que cuando se trata de delitos por ende la sanción tiende a ser fuerte, pero cuando se trata de contravención la pena debe ser atenuada, ya que si se establece alguna o varias que sobrepasan el castigo merecido se estaría frente a un sistema injusto que está desconociendo principios importantísimos del debido proceso. Es así que por el carácter contravencional diversos autores a través de la doctrina, sostienen que la intervención penal debe ser mínima cuando el agravio no represente magnitud.

Respecto de las contravenciones hay autores que manifiestan que la pena que se debe imponer en dicho tipo penal contravencional es la pecuniaria, ya que en la mayoría de contextos de distintos continentes se utiliza esa medida en virtud de que, no se atenta contra un bien jurídico de manera material, grave o real por así decirlo, por lo que, la doctrina acepta en su mayoría la sanción administrativa en este tipo, las que generalmente incluyen tales como, reducción de puntos en las licencias de conducir, multas económicas, retención del vehículo, entre otras, y no recurrir a instancias de privación de libertad.

2.1.3 CLASIFICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.

Generalmente esta clasificación comprende: faltas gravísimas, faltas graves, faltas menos graves y faltas leves. Dependiendo del país existen sustanciales diferencias tanto en el cuerpo normativo que las recoge con su respectiva sanción. De la misma forma una pequeña diferencia en qué se considera en la escala de grave, de menos grave y de leve.

En los países del presente estudio están contemplados de la siguiente forma: En Ecuador dichas conductas antijurídicas en la esfera de transporte y seguridad vial están dentro de la norma penal, mientras que en Chile y Argentina yacen en las leyes de tránsito coadyuvadas por los reglamentos de sus respectivos países.

Respecto de la caracterización del tipo de contravenciones se puede decir que el nivel para identificarlas se gradúa conforme a una especial valoración entre la vasta gama de derechos, de tal manera que entonces dependerá del tipo de bien jurídico protegido para su clasificación. Es necesario comentar, que no todo bien jurídico es susceptible de intervención jurídica penal, ya que el sistema finalista y la pena apuntan a la adecuación de la conducta en actos graves debiéndose activar de forma directa y de forma secundaria cuando el conflicto con el bien jurídico no ha podido resolverse agotándose el uso de herramientas o recurrencia en otras áreas.

Como bien se sabe, las sanciones normativas son parte de la organización de la sociedad en pro del bien común, lo que no implica que todo tipo de conducta o practica que descontente a un sector humano vaya a ser susceptible de castigo, porque no todas lesionan bienes jurídicos. La forma de causar lesiones es amplia, ya que puede ser con consecuencias físicas y visibles en el perjudicado o manifestarse en aspectos subjetivos cuando el perjuicio es psicológico o sentimental, en el caso de las contravenciones por supuesto hay un daño al bien jurídico, tratándose de la perturbación de la seguridad vial y su consecuente puesta en riesgo de todo quien haga uso de la vía.

Ahora bien, las contravenciones de tránsito pueden estratificarse en nivel de gravedad muy alto, alto, medio y mínimo dependiendo del alcance al que haya podido llegar la acción u omisión.

Trasladándose a los contextos de comparación en el presente trabajo se encuentra que en el Ecuador dichas contravenciones pueden ser desde la primera hasta la séptima clase.

En la primera clase están por ejemplo conducir sin licencia, quien falte la autoridad a un agente de tránsito, exceder la velocidad, competencias de vehículos en la vía pública, y siguientes.

La Segunda Clase comprende; accidente con daños materiales que no superen 2SBU, conducir con licencia no vigente o no válida, el adolescente mayor de 16 años que sea interceptado incumpliendo con el permiso de conducción que requiera acompañamiento de un adulto, etc.

La Tercera Clase; estacionar vehículos en áreas que se pueda ocasionar accidentes, daño en la vía pública causado por el conductor, por el vehículo o por la carga que transporte, incumplimiento con las reglas para los transportes de material explosivo o inflamable, entre otros.

La Cuarta Clase; falta de palabra al agente o autoridad de tránsito, rebasar a otro vehiculo en sitios riesgosos. Conducir un vehículo sin placas.

La Quinta Clase; evasión del pago de peajes, no ceder el paso en la vía ante a transportes de emergencias, conducción en contravía.

La Sexta Clase; No llevar botiquín de primeros auxilios y extintor, estacionarse en lugares reservados para el grupo de atención prioritaria, uso del celular mientras conduce.

Y la Séptima Clase conductas como no colocarse cinturón de seguridad, peatón sin hacer uso de aceras, arrojar desechos a la vía pública desde el interior de un vehículo.

En Chile las contravenciones se clasifican en faltas gravísimas, faltas graves, faltas menos graves y por último faltas leves.

Gravísimas, constituye el no respetar señalética para detener la marcha del vehículo, conducir sin licencia, exceder la velocidad permitida, realizar transporte escolar sin autorización.

Faltas Graves; conducir vehículo en malas condiciones sean físicas o psíquicas, conducir con licencia que no corresponde al mismo fin para el que en realidad lo utiliza.

Menos graves aquellas conductas como manejar con mal uso de las luces, tener en funcionamiento un transporte público de pasajeros o carga cuando no cumple con los requisitos para circular, omitir las actuaciones de preferencia que se le debe ceder a vehículos de emergencia.

Por último, en Argentina se distinguen las contravenciones en gravísimas, graves o leves. El texto legal de dicho país es tajante al referirse que con calidad de grave se sanciona la violación de todas las disposiciones vigentes en materia de tránsito. Entre ellas están; Exceder los rangos de velocidad permitidos, obstruir las vías públicas, impedir que vehículos de servicio público o de emergencia se puedan estacionar en los espacios destinados para ellos.

De estas premisas se obtiene que el exceso de velocidad es compartido y cuestionado como contravención de gravedad en los países materia de Estudio.

2.1.4 GENERALIDADES SOBRE EXCESO DE VELOCIDAD

Es notable ante la vista y paciencia de las personas que en el día a día existen mil y un frustraciones de la vida moderna, ya sea, por el horario ocupado, la impuntualidad, el tráfico de las calles, entre otras situaciones por las que las personas muchas veces optan por llegar a tiempo saltándose reglas, de hecho, se puede afirmar que en los contextos contemporáneos existe una mala cultura vial al ser una de las principales y más frecuentadas acciones

cometidas por los usuarios el exceder la velocidad de los vehículos a motor. Por ello el objeto de esta investigación, llevar su enfoque respecto a los límites de velocidad permitidos en las normativas de países regionales.

Ahora bien, el exceso de velocidad, lejos de parecer a breves rasgos que sólo se trata del factor humano cuando elige presionar el acelerador, también implica otros aspectos que se explican a continuación:

Tabla 1. Consideraciones del exceso de velocidad

Velocidad máxima	Velocidad mínima	Velocidad inadecuada
Consiste en exceder el rango más alto de los Km permitidos dependiendo del tipo de zona.	Consiste en manejar un automotor con una velocidad inferior a la que se debe utilizar.	Puede depender del estado físico de la vía, del conductor, del tráfico vehicular, de condiciones climáticas o del factor mecánico del vehículo.

Elaborado por: Autores

Entonces, el conductor debe tener en cuenta varias situaciones cuando está al volante, en virtud que manejar acorde a los límites impuestos no es determinante para asegurar que no existan infracciones. El conductor debe además tener la plena conciencia de las reglas de tránsito, en este caso sobre los límites de velocidad a través de las normas generales sobre circulación y por la correspondiente señalización en las vías. Por parte del Estado es obligación que por subordinación las autoridades locales mantengan en perfectas condiciones las vías, iluminación suficiente por la noche, reparaciones en caso de ser necesarias, todo ello precisamente, para evitar siniestros.

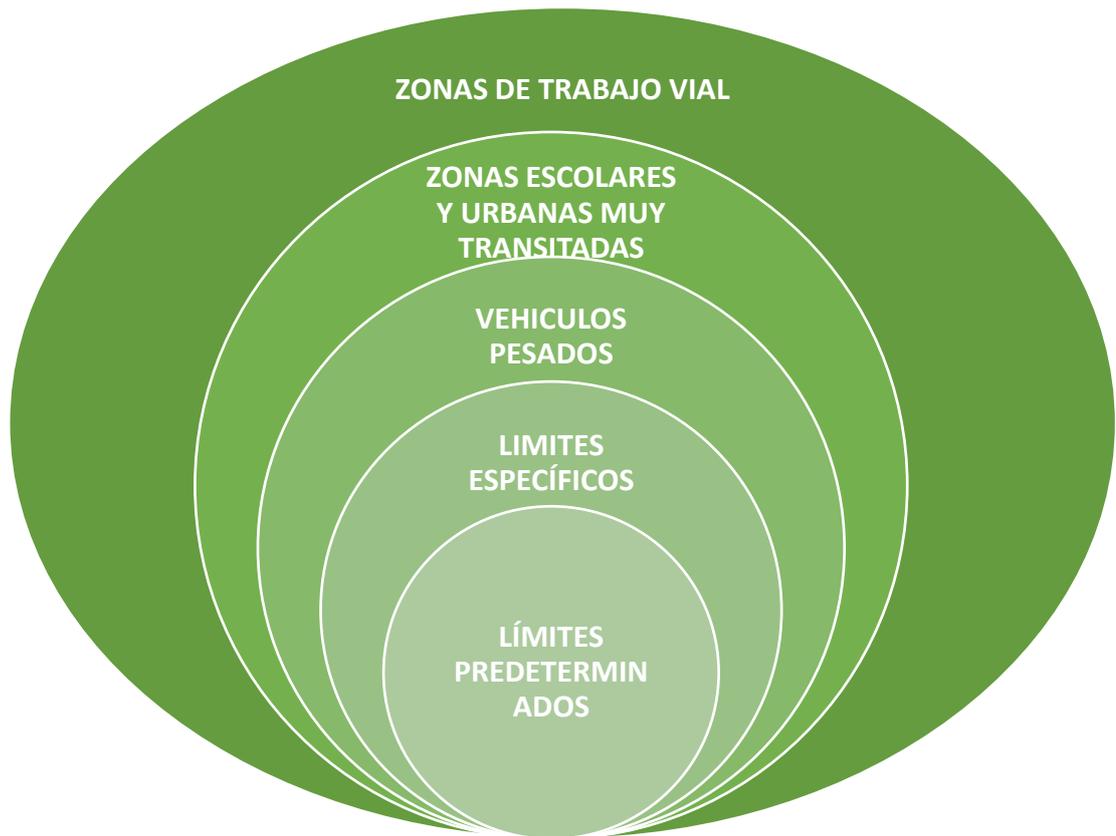
El exceso de velocidad se relaciona con un número importante de siniestros viales. La Organización Mundial de la Salud sostiene que anualmente alrededor de 1,3 millones de víctimas fatales se dan en la esfera del transporte por colisiones. Estima que de unos 20 a 50 millones de personas sufren lesiones y dentro de ese grupo algunos traumatismos derivan en alguna discapacidad. Por otro lado, las pérdidas económicas son cuantiosas para el conjunto social de las víctimas y para el Estado un aproximado del 3% de su PIB.

Efectos del exceso de velocidad

- La conducción a velocidad inapropiada tiene consecuencias de gran alcance. Está comprobado que cuanto más aumente el porcentaje de velocidad disminuye la percepción del conductor, lo que se traduce en menor capacidad de respuesta para realizar maniobras o corregir errores y así evitar accidentes.
- Varios estudios han demostrado que el conductor cuenta apenas entre 1 a 4 segundos para responder. Valores que son prácticamente nulos.
- Existen más probabilidades que la colisión sea más grave e incluso mortal, debido a que la fuerza del impacto se aumenta por la distancia recorrida. Dándose el choque de energías altas. Lo que sin duda es una violación a la seguridad y la integridad física de los demás, conductores, de ciclistas, peatones y los agentes de tránsito en la carretera.
- Los más vulnerables en las vías de circulación son los peatones, los ciclistas y los motociclistas.
- Cuando se pierde el control sobre el vehículo además disminuye la eficacia de los equipos que posee para proteger al conductor y ocupantes.
- Si el exceso es producido al aproximarse a una curva aumenta el peligro.
- Si se da entre la intersección de las calles es menor la probabilidad que el conductor al avistar el peligro pueda reaccionar esquivando a un vehículo que se cruce en ese instante.

2.1.5 CONSIDERACIONES SOBRE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD

En relación con los límites van a depender de la tentativa población vulnerable y del tipo de vehículos en determinadas zonas.



Se denominan límites predeterminados aquellos que sirven como límites básicos de referencia para quienes se estrenan como conductores, para visitantes de otros países, y además son útiles en el caso que el área no haya las señalizaciones sobre los rangos permitidos. Estos límites básicos establecen que para las zonas urbanas donde las vías se comparten entre vehículos livianos, de emergencia y transporte pesado se exhorta a que la circulación sea en base a valores inferiores de 50km. Eco de mencionado precepto lo replican en el Continente Americano al menos a la fecha aproximadamente 17 países ratificados a convenios internacionales.

Otra de las consideraciones generales es que el Estado a través de autoridades seccionales se admitan graduar la reducción de los límites en sus localidades y que ellos mismos sean los entes de control y regulación para sus áreas.

Por otro lado, al hablar de límites específicos no es más que las señalizaciones a fines en los tramos de la carretera. Cabe recalcar que parte de que se cumpla con la exigibilidad requiere de la adecuación en el medio alertando al conductor sobre las restricciones.

Para los vehículos pesados, sean de carga o transporte como autobuses se indica que los límites deben ser relativamente bajos por los riesgos que aparejan propio de su tipo. Queda

sujeto a realizar variaciones aun menores de las establecidas cuando lo amerita el tráfico vehicular o las condiciones de la vía.

Mientras, en las zonas escolares y zonas urbanas donde transiten muchos peatones pueden regularse con límites menores, y puede ir en función de un horario. Si se trata de zonas escolares, por ejemplo, la hora pico sería a la entrada y salida.

Si se trata de áreas en las que están trabajando en reparaciones se podría establecer límites más bajos mientras se estime que duren las actividades o en torno al horario en el que están los obreros en la vía.

2.1.6 NORMATIVA DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA

La normativa de tránsito en los países objeto de estudio están distribuidas de la siguiente forma; En Ecuador desde el 2014 con la entrada en vigor del Código Orgánico Integral Penal, los delitos y contravenciones pasaron al catálogo penal dejando de constar en la LOTTSV junto a su reglamento. Tanto en Chile como Argentina, las contravenciones no son parte de la norma penal de sus países, las conductas previstas que se encuentran no son observadas por el Código Penal, si no que se las rige mediante las leyes de tránsito de sus respectivos países y reglamentos, con los que el manual de urbanidad queda sujeto a sanciones de corte administrativo y en Ecuador mucha más rigidez por admitir la privación de libertad incluso en contravenciones de tránsito.

2.1.7 SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, ECUADOR

En Ecuador la acción culposa producida en el ámbito del transporte y seguridad vial en marco del irrespeto o inobservancia de los límites permitidos para manejar automotores se sanciona según el art 386 del COIP, cuyo contenido expresa que las sanciones para esta contravención grave son tres; disminución de 10 puntos en la licencia de conducir, multa de un salario básico unificado y privación de libertad por 3 días.

Al respecto del tipo de sanciones tenemos a bien indicar que de los 30 puntos totales representa una reducción considerable 10 de ellos, sin embargo, no es exagerado por las connotaciones en el transporte y la seguridad vial.

La sanción pecuniaria se podría decir que es intimidatoria al bolsillo de los infractores ya que Ecuador es un país en desarrollo donde buena parte de la población atraviesa crisis en materia económica al igual que otros estados latinos que se enfrentan a la escasez de empleo y con familias extensas a quienes sustentar necesidades.

Respecto a la privación de libertad hay que manifestar que en los países comparados en este estudio solo Ecuador prevé dicha sanción, lo que no es muy equitativo porque la intervención penal debe ser mínima, y esto no significa minimizar el bien jurídico que se protege. Para legitimarse la privación de libertad debe demostrarse que se usa con el fin de la prevención, prevención que no ha sido exitosa por los altos índices de siniestros y multas impuestas por la constante violación de los conductores.

2.1.8 SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, CHILE

Las autoridades chilenas que regulan el tráfico vehicular optan nada más por las sanciones administrativas.

Tabla 2. Sanciones en Chile por contravenciones de tránsito

Infracción gravísima	Infracción grave	Infracción menos grave
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Multa de 1,5 a 3 UTM ➤ Suspensión de la licencia nacional de conducción entre 5 a 45 días máximo. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sólo multa de 1 a 1,5 UTM. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Multa de 0,5 a 1 UTM

Elaborado por: Autores

El nivel más alto de gravedad ocurre cuando el conductor supera más de 20 km/h del límite máximo permitido.

El segundo nivel aplica cuando sobrepasa la velocidad oscilando de 11 a 20 km/h.

Y, por último, el tercer nivel cuando el exceso es del 10% mas de lo permitido.

2.1.9 SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD EN ARGENTINA

El art. 103 del Reglamento a la Ley N° 24.449 de tránsito sostiene que la sanción pecuniaria es de 100 U.F. hasta 300 U.F. mientras que de la licencia de conducir del sistema de Scoring de 20 puntos le serán restados 4 puntos. Se da la aplicabilidad de dicho artículo cuando se incurre en la falta del art 50 de La Ley de tránsito.

El art. 104 por otro lado reglamenta lo establecido en los arts. 51 y 52, mencionan la imposición de multa desde 150 U.F. hasta 1.000 U.F, Si la velocidad se excede en el margen de 10 y 30% se quitan 5 de 20 puntos. Si se excede mas del 30% el perjuicio es de 10 puntos descontados del scoring.

2.1.10 LÍMITES DE VELOCIDAD EN LAS LEGISLACIONES DE ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA

En el siguiente cuadro comparativo se muestra la caracterización de los límites existentes en zonas urbanas, rurales y disposiciones generales para tipos de vehículo pesado, zonas escolares o aproximaciones a espacios muy estrechos, colindantes, curvas entre otras intersecciones:

Tabla 3. Cuadro comparativo entre Ecuador, Chile y Argentina sobre rangos de velocidad establecidos

	ZONAS URBANAS	ZONAS RURALES	LIMITES ESPECIALES
Ecuador	<p>Permisibilidad de 50 km/h en áreas urbanas.</p> <p>Permisibilidad de 90 km/h en vías perimetrales,</p> <p>Admisión de 100 km/h en rectas de carreteras.</p> <p>60 km/h en curvas</p> <p>Asimismo, se establecen límites diferentes para</p>		<p>Las vías primarias y residenciales para lograr contrarrestar la velocidad. Se deben ajustar a 30km/h en zonas residenciales.</p> <p>Para zonas escolares 20 km/h.</p> <p>Para vehículos de transporte público de pasajeros, 40km/h, su rango moderado es de 40 a</p>

	<p>los vehículos livianos, motocicletas y similares; para los de transporte público; y para los de carga.</p>		<p>50 km, En la vía perimetral 70km/h en un rango moderado de 70 a 100.</p> <p>Si hay rectas 90km/h y en curvas 50km/h.</p> <p>En transportes de carga el límite es de 40km/</p> <p>Si se encuentra en el sector perimetral es de 70km/h, Cuando tenga rectas en la vía 70km/h y para las curvas e 40km/h.</p>
Chile	<p>Para la urbanidad el límite es de 50 km/h.</p> <p>No se debe circular a más de 30 km/h en zonas de escuela para ellos se puede establecer según la autoridad local límites inferiores a los previstos en los horarios de afluencia.</p>	<p>En zonas rurales:</p> <p>Caminos con una pista por sentido 100 km/h.</p> <p>Caminos con dos o más pistas en el mismo sentido 120 km/h</p>	
Argentina	<ul style="list-style-type: none"> - En calles se permite 40 km/h; - En avenidas se permiten 60 km/h; - Para motos y automóviles en vías que tengan semaforización coordinada se permite la velocidad en 	<ul style="list-style-type: none"> - Para vehículos livianos se permite 110 km/h; - Para microbuses o casas rodantes motorizadas se permite 90 km/h; -Para camiones y automotores con casa rodante acoplada se permite 80 km/h. 	<ul style="list-style-type: none"> - Si se trata de semiautopistas se aplican los mismos límites que para la zona rural, excepto para autos y motonetas, para ellos son 120 km/h. - En autopistas los mismos límites del área rural, salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h.

	coordinación con los semáforos.	- Para transportes de sustancias peligrosas o inflamables se permite 80 km/h.	- Límites máximos especiales: Para encrucijadas urbanas sin semáforo nunca más de 30 km/h; Para pasos a nivel sin barrera ni semáforos no más de 20 km/h. En zonas escolares y muy transitadas o más de 20 km/h, 60km para rutas que cruzan por zonas urbanas..
--	---------------------------------	---	--

Elaborado: Por Autores

2.1.11 CAUSAS DEL EXCESO DE VELOCIDAD DE LOS CONDUCTORES POR EL FACTOR HUMANO.

Tráfico Vehicular: Es una de las causas manifestadas por congestiones que provocan a los conductores transitar muchas veces de una manera impulsiva, desesperada, que se da con mucha regularidad y optan por el exceso de velocidad. De esa forma se ocasiona que los conductores reaccionen y transiten de forma agresiva y no respeten lo establecido para el orden vial, ya que el exceso de velocidad conlleva a muchos riesgos al momento cambiar de carril para avanzar o simplemente cambiar de actitud y enojarse con alguien que le impida avanzar.

Impuntualidad: Es otra de las causas y se considera que es la más común, las personas están en contra del tiempo, ya sea que llegan tarde al trabajo, o su hijo llega tarde a la escuela, o tiene alguna reunión u cualquier otra actividad que tenga que hacer permitiendo de tal manera conducir agresivamente, un automóvil aparta al ser humano del cosmos, considera que es él en contra lo externo siendo espectador y no un conductor más ejecutando un efecto de desinterés a los riesgos en todo ámbito que conlleva el conducir con exceso de velocidad

Indiferencia ante los Demás y la Ley: los conductores de alguna manera se manifiestan que no conducen de manera agresiva, para unos, pero para otros conducir de esta manera es muy recurrente de tal manera que conductores mencionan que es habitual manejar así, los acontecimientos ocasionales de conducir de una manera brusca, tales como exceso de velocidad y el cambio inesperado de carriles, es de alguna manera justificativo para los conductores por ejemplo cuando van tarde a una reunión importante siendo este el comportamiento inadecuado de un conductor

2.1.12 COMPARACIÓN DEL TIPO DE PENAS EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA

En Ecuador se ha visibilizado que las contravenciones de tránsito son reprimidas fuertemente en medida que se imponen varias sanciones para una sola conducta, que es la puesta en peligro del bien jurídico, yendo dichas amonestaciones desde lo administrativo con reducción de puntos en la licencia, con multa y encima de ello privación de libertad, a diferencia de Chile y Argentina que imponen en cambio multas cuantiosas que constantemente aumentan de valores y adicional el descuento de puntos. Respecto de Argentina se puede decir que es el mas innovador de los 3 países estudiados, puesto que han logrado reducir en los últimos año los siniestros viales con ayuda de un sistema de scoring de puntos y a la mecanización de los detectores de infracciones en las vías con las foto multas y radares logrando mayor alcance en detectar contravenciones. El fin de la intervención penal a través de la privación de libertad debe ser la disminución del delito lo que no se ha logrado efectivamente a nivel de Ecuador por lo menos.

2.1.13 PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS

Hablar de proporcionalidad implica la racionalidad que debe primar en el establecimiento de sanciones para los diferentes tipos penales, no puede ser más grave las medidas correctivas que el daño o riesgo infringido. Es decir, si una persona comete una falta catalogada en la ley como contravención la sanción jamás podría ser la misma que se impone a los criminales propiamente dicho. La proporcionalidad es una noción jurídica necesaria para limitar el poder punitivo del Estado para que el mismo vaya acorde a los derechos vulnerados y el daño causado, con ello se busca la justicia no desmedida, es decir, la igualdad de enfrentarse a una sanción correctiva que no sea mayor ni menor que la lesión.

Cesar Beccaria sostiene que la sanción que se prevea debe ser necesaria y además ajustada al daño para que se haga justicia con la imposición de esa medida. Si llegase a darse que una persona ha cumplido una pena que no era la adecuada, serian fatales las consecuencias, esa persona no podría ser castigado nuevamente por esa falta. Por ello las constituciones y tratados internacionales se han preocupado por pregonar que la punibilidad debe estar sujeta a lo que previo hayan dictado los legisladores y que a su vez con ello se limite el poder de quien toma las decisiones.

Un sistema que no avala principios tan generales como la proporcionalidad es sin duda un Estado opresor.

La pregunta que cabe realizar es como se utiliza la proporcionalidad, qué criterios tomar en cuenta para saber si una medida sancionatoria es justa. Todos esos criterios responden a otro subprincipio que es la idoneidad, que algo sea idóneo respecto a la proporcionalidad necesita demostrar que no va en contra de los preceptos constitucionales, las condiciones y medios utilizados por el infractor, y por supuesto la delimitación del tipo de derecho o bien con la especificación del nivel de daño y riesgo.

De acuerdo con la doctrina y a los tratadistas mencionados en este proyecto de investigación los procedimientos en las contravenciones de tránsito deben ser de forma rápida y sencilla, además que el bien jurídico que el Estado protege no es lesionado, por ende, la sanción o pena a esta contravención siguiendo con el principio de proporcionalidad sería la multa. Las leyes establecen medidas represivas cuando su finalidad es que las mismas sean preventivas para la sociedad.

Las principales conclusiones a las que puede llegarse tras la exposición de esta primera cuestión son la consideración de la vida, la salud humana y dentro de ella la integridad física como bienes jurídicos protegidos por los delitos y contravenciones contra la seguridad vial es que en estas últimas la afectación debe ser menor

Ahora bien, con la atención puesta en las contravenciones de tránsito es lógico expresar que es un tipo de falta no relevante en el ámbito penal. Lo que no se traduce a la importancia, ya que para esos existen otras aristas desde donde tratar meramente a las contravenciones de tránsito, desligando sus consecuencias jurídicas de un Código Penal y transfiriéndole la competencia a un área que establezca sanciones administrativas que de pronto deban ser más altas sí, como medio intimidatorio. Cabe decir que se supone del Estado cierto abuso al

omitir las consideraciones del principio de subsidiariedad y mínima intervención penal en post de la proporcionalidad. A pesar de ello, podría llegar a considerarse ciertamente excesivo y no adecuado. Si se trataran por lo vía penal todas las acciones u omisiones que anteceden verdadera una conducta reprochable el sistema perdería su fin.

2.1.14 ESTADÍSTICAS

ECUADOR

Las siguientes recopilaciones de bases estadísticas muestran la siniestralidad en Ecuador en el año 2022 en una línea de tiempo desde el 2017, sólo los que corresponden a la causal de exceso de velocidad.

Ilustración 1. Estadísticas de siniestros de tránsito en Ecuador, año 2017-2022



Fuente: Agencia Nacional de tránsito

En la posterior tabla se compara el número de lesionados vs. el total de fallecidos en siniestros de tránsito.

Tabla 4. Víctimas por siniestros viales en Ecuador de 2017 a 2022

Año	Lesionados	Fallecidos
2017	3680	387
2018	3010	229
2019	2950	252
2020	1861	231
2021	2122	300
2022	2725	364

Elaborado por: Autores

Fuente: Agencia Nacional de tránsito

Como estadísticas referenciales se toman la cantidad de multas impuestas en dos sectores poblacionales grandes de Ecuador, como lo son las provincias de Guayas y Pichincha entre 2021 y 2022.

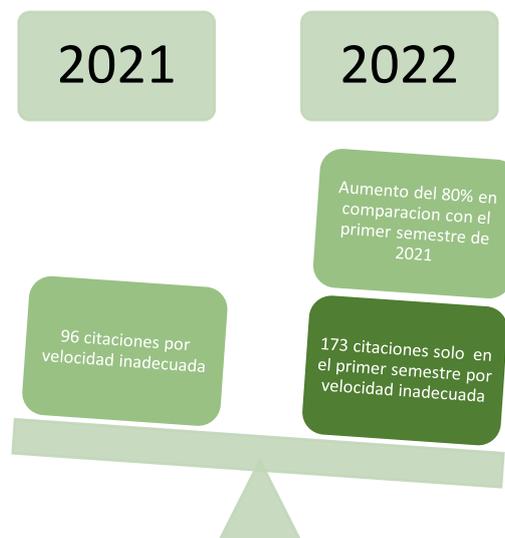
Gráfico 1. Multas en urbes de Ecuador, 2021-2022



Elaborado por: Autores

Solo en los dos meses del periodo 2022 se registran 74.883 infracciones por excederse en la velocidad permitida.

Gráfico 2. Estadísticas de multas impuestas a conductores de transportes pesados, año 2017-2022

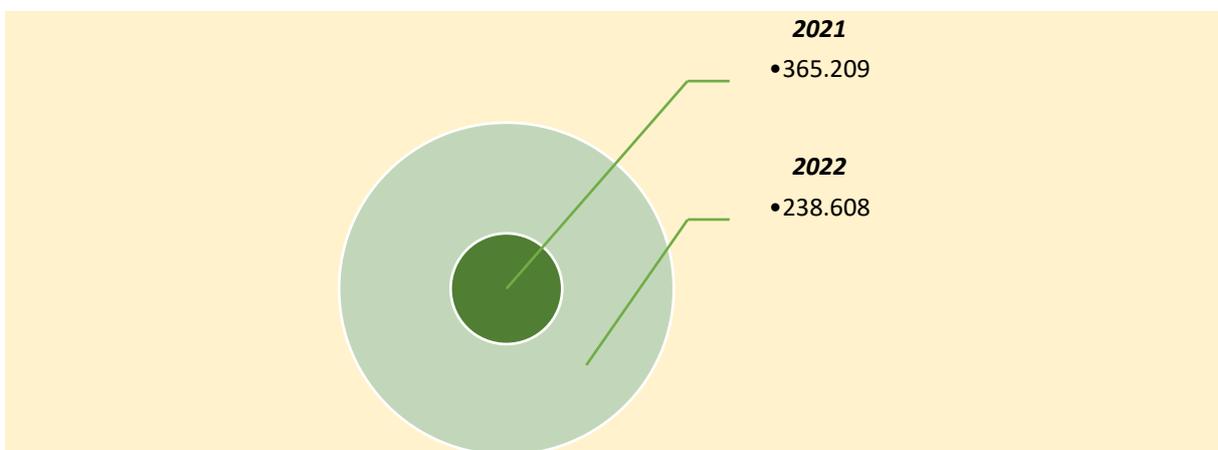


Elaborado por: Autores

Entonces en base a los datos mostrados se observa que los siniestros de tránsito han aumentado casi mil, en relación con 2021, por ende también se incrementó el número de víctimas con lesiones y víctimas mortales. Las recaudaciones monetarias de multas impuestas por la ATM del periodo 2021 a 2022 equivale a un elevado porcentaje de infractores en menor lapso.

Así mismo, llama la atención que los conductores de automotores pesados también infringen la velocidad generando alarma por la imprudencia y consecuentes riesgos.

Gráfico 3. Multas por foto radares en Quito 2021- 2022



Elaborado por: Autores

En Pichincha según datos arrojados por la AMT, hubo una disminución considerable de las multas captadas a través de foto radares. Con una reducción de más del 30%.

CHILE

Las siguientes recopilaciones de bases estadísticas muestran la siniestralidad en Chile en una línea de tiempo desde el 2017 hasta el 2021 periodo completo. Se realiza el esquema en función de la población en cada año.

Tabla 5. Siniestralidad en Chile, 2017 a 2021

Año	Indicadores y consecuencias		
	Población	Siniestros	Total de victimas
2017	18.373.917	94.879	63.654

2018	18.552.218	89.311	59.446
2019	19.107.216	89.983	59.366
2020	19.458.310	64.707	43.588
2021	19.678.363	80.751	53.616

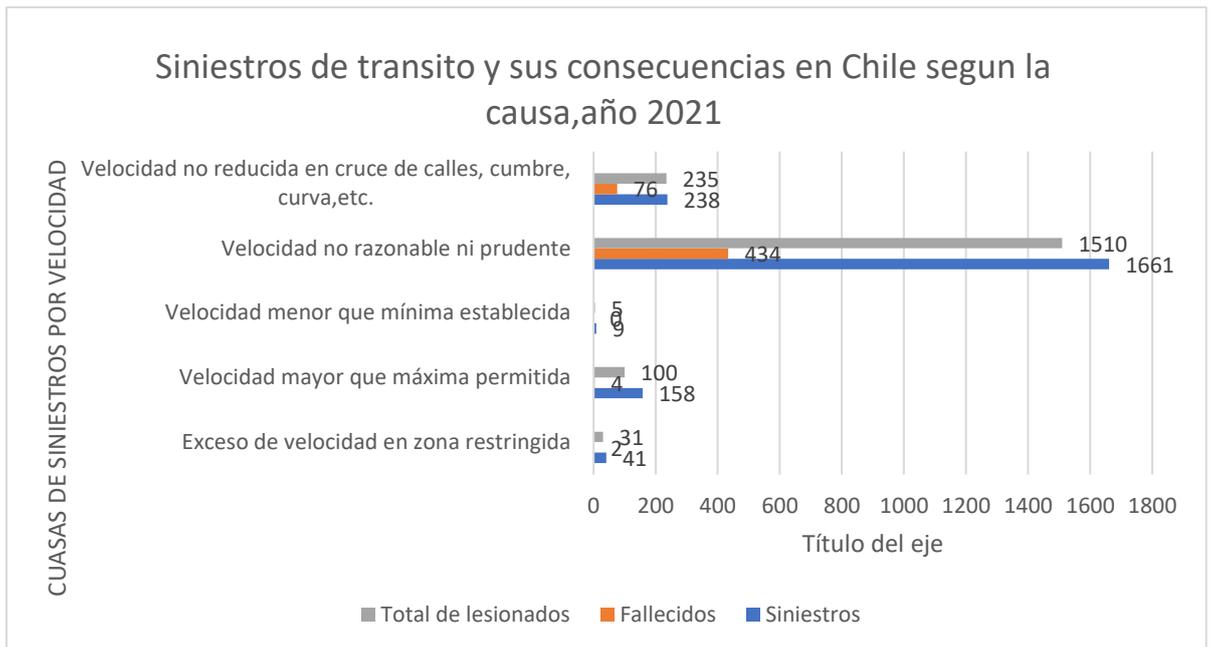
Elaborado por: Autores

Respecto a la tabla anterior se concluye que en el 2017 existía un alto índice de infracciones, índice que ha logrado graduarse poco a poco hasta lograr una baja concurrencia comparada con las cifras de años anteriores al 2020, no obstante, resulta preocupante que en 2021 hayan ocurrido más de 14 mil infracciones de tránsito en torno a 2020.

Por ello vale la pena ahondar analizando las condiciones en que se suscitaron los siniestros viales de 2021 con una totalidad de 2.107 casos. Hay que mencionar que el exceso de los límites de velocidad o la conducción imprudente son una de las principales acciones que causan accidentes. Los datos que se muestran son bases estadísticas publicadas por los órganos de regulación del transporte terrestre que en el caso de Chile es la CONASET.

El resultado del análisis es que la velocidad imprudente o no razonable lleva la delantera como causa de los siniestros, en segundo lugar, la falta de cuidado en sitios complejos donde son menos las maniobras que se pueden realizar y en tercer lugar exceder razonablemente los estándares máximos. Para mayor claridad se detallan a continuación en el gráfico.

Gráfico 4. Siniestros de tránsito por causa de la velocidad en Chile, 2021

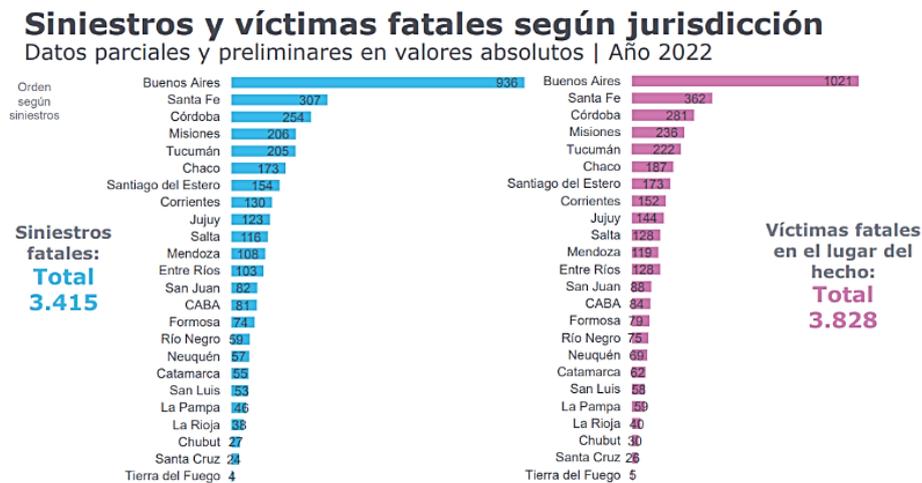


Elaborado por: Autores

ARGENTINA

Mientras por el lado de Argentina en la siguiente tabla se muestra la variación de los siniestros de tránsito dependiendo de la localidad, de un total de 3415 en el año 2022 en Buenos Aires, casi a 3 veces más asciende el número de los siniestros en relación con las otras provincias.

Ilustración 2. Estadísticas Siniestros y víctimas fatales según jurisdicción de Argentina, 2022



Fuente: Elaborado por la Dirección de Estadística Vial (DNOV – ANSV) a partir de datos reportados por las jurisdicciones al 01/02/2023

Fuente: Elaborado por la Dirección de Estadística Vial (DNOV – ANSV) a partir de datos reportados por las jurisdicciones al 01/02/2023

En cuanto a la actividad que se ha mantenido en los últimos años se constató que hubo una pequeña disminución entre 2021 y 2022, En 2021 hubo 3457 siniestros y en 2022, 3415, por tanto, también hubo una mínima disminución del total de las víctimas.

Una vez mostrado los resultados de los informes anuales que realizan los organismos de tránsito se observa que en las ciudades capitales hay mucho más flujo de accidentes en las vías.

2.1.15 UTILIZACIÓN Y APLICACIÓN DE FOTORRADARES

En distintos países actualmente en virtud de las nuevas tecnologías, el campo del tránsito no es la excepción, por lo que el uso además de la implementación de dispositivos electrónicos que captan infractores se ha extendido en la región, en vista del creciente número de accidentes de tránsito vehicular que se presentan en las vías. La OMS ha mencionado en varias de sus publicaciones que los problemas relacionados al exceso de velocidad con excesos similares ocurren a lo largo de todos los países que perciben ingresos de medios a bajos. Por ello, la implementación de los dispositivos inteligentes que disminuyan las multas de tránsito captadas directamente por la percepción del agente de control, los dispositivos instalados tienen el nombre de foto radares y como su nombre lo indica toman foto en ciertos

tramos con mayor incidencia de siniestros registrando el exceso de velocidad según el tipo de vía. A través de estos aparatos se pretende cumplir con el objetivo de mitigar la siniestralidad vial, la mortalidad, y por ende también las probabilidades de que se produzca uno.

2.1.16 PERTINENCIA EN LA VALORACIÓN PROBATORIA RELACIONADA A FOTORRADARES.

La pertinencia es un principio que tiene que ver con la manera en que las pruebas son practicadas. Las pruebas pueden ser de clase directa o indirecta. Y precisamente en las indirectas es cuando surgen una serie de malestares, ya que por ejemplo cuando la foto radar toma la foto queda en duda la obtención de la prueba. Han existido demasiadas denuncias de parte de conductores que han sido multados cuando muchos de ellos jamás recibieron la oportuna notificación y terminan enterándose por azar. Y peor aun cuando el valor de la multa es exorbitante al haberse reflejado en el reporte del dispositivo un rango muy por encima del límite realmente excedido. Cuestiones que, en efecto, afectan derechos consagrados en los principales cuerpos normativos de los países e instrumentos de derecho internacional. El que exista problemas relacionados con la obtención de la prueba puede o mejor dicho, tiene que dar lugar a que esa prueba se excluya porque carece de eficacia probatoria.

Se suma que, en todo proceso, sobre todo en el penal debe primar la igualdad de oportunidades sobre la prueba, el no respetar ese principio deja en indefensión ya que se viola el debido proceso de quien está en condición desfavorable. Si existen elementos que puede cambiar la prueba aportada en un caso y que esos elementos son dados por factores externos al infractor debe excluirse la prueba.

CALIBRACIÓN DE DISPOSITIVOS

La calibración de dispositivos consiste en que se configure el software y la parte electrónica del objeto para que funcionen correctamente, cuando esto no se da el objeto va a emitir señales equivocadas. Si se trata de un dispositivo usado para la captación de infracciones de tránsito el valor de la prueba es muy importante, entonces los organismos de control tienen la obligación de no instalarlos de buenas a primeras si no cuentan con la homologación,

especificaciones de quien ha fabricado y por supuesto cerciorarse que estén calibrados listos para el uso.

La información que emite la foto radar es muy relevante en cuanto se trata de sancionar a personas. Para no perjudicar a las personas que son captadas por esos sensores debe mantenerse en constante revisión para que no haya perjuicio en contra de los conductores. Además, que exista la obligatoriedad de que el conductor pueda tener esos datos del dispositivo.

Al recibir una multa por radar es muy importante verificar que el aparato que ha sacado la imagen funcionaba de manera correcta en ese momento, y que no fue manipulado por personal inexperto, ya que son muy sensibles. Además, deben tener un certificado de homologación que se puede solicitar para comprobar que la máquina estaba en regla en el momento de la supuesta infracción. Si el radar que tomó la fotografía era móvil, hay que asegurarse de que se encontraba fuera de la calzada

2.1.17 SOCIALIZACIÓN DE RESOLUCIONES

El contenido de las resoluciones en materia de tránsito y reformas deben ser comunicadas de manera oportuna, hay muchos agentes que desconocen de ese contenido importante, si eso es por parte de autoridades y subordinados encargados del control qué se espera de la comunidad que su mayoría desconoce por completo. La necesidad de conocer es parte de la prevención. Urge la obligatoriedad de socialización, misma que debería realizarse en coordinación de las instituciones estatales, las Direcciones Locales de la Agencia Nacional de Tránsito, de las autoridades seccionales.

La comunidad debe conocer y con más razón el personal de los órganos nacionales de tránsito debe tener conocimiento total, especialmente los agentes quienes se encargan de elaborar las citaciones de contravenciones de tránsito a causa del exceso de velocidad.

2.2 MARCO LEGAL

2.2.1 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 1, dispone que el Ecuador es un Estado Constitucional de derechos y justicia.

Esto significa que para que un derecho sea exigible debe estar consagrado en el texto de la Carta Magna.

Art. 76. Numeral 6, en el cual se establece la obligación de que desde la ley se determine la respectiva relación proporcional entre las infracciones y las sanciones. Esto con la finalidad de evitar castigos desmedidos.

2.2.2 CONVENCION DE VIENA SOBRE LA CIRCULACION VIAL

ARTÍCULO 13

Velocidad y distancia entre vehículos

1. Todo conductor de vehículo deberá tener en toda circunstancia el dominio de su vehículo, de manera que pueda acomodarse a las exigencias de la prudencia y estar en todo momento en condiciones de efectuar todas las maniobras necesarias. Al regular la velocidad de su vehículo, deberá tener constantemente en cuenta las circunstancias, en especial la disposición del terreno, el estado de la vía, el estado y carga de su vehículo, las condiciones atmosféricas y la densidad de la circulación, de tal forma que pueda detener su vehículo dentro de los límites de su campo de visibilidad hacia adelante, así como ante cualquier obstáculo previsible. Deberá disminuir la velocidad y, si fuera preciso, detenerse tantas veces como las circunstancias lo impongan, especialmente cuando la visibilidad no sea buena.

2. Se establecerán en la legislación nacional límites de la velocidad máxima para todas las vías. También se establecerán en la legislación nacional límites especiales de la velocidad aplicables a determinadas categorías de vehículos que representen un peligro especial debido, en particular, a su masa o su carga. Se podrán establecer disposiciones similares para determinadas categorías de conductores, en particular los conductores noveles.

3. Las disposiciones que se contemplan en la primera frase del párrafo 2 podrán no aplicarse a los conductores de los vehículos con prioridad de paso a los que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 34 o de los vehículos asimilados a ellos en la legislación nacional.

4. Ningún conductor debe entorpecer la marcha normal de los demás vehículos circulando, sin causa justificada, a una velocidad anormalmente reducida.

5. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar libre entre uno y otro una distancia de seguridad suficiente para poder evitar una colisión en caso de disminución brusca de la velocidad o detención súbita del vehículo que le precede.

6. A fin de facilitar el adelantamiento, fuera de los poblados los conductores de vehículos o de conjuntos de vehículos de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada, o de más de 10 m de longitud total, deberán, salvo cuando adelanten o se dispongan a adelantar, mantenerse a una distancia adecuada de los vehículos de motor que les precedan, de manera que los vehículos que les adelanten puedan intercalarse sin peligro en el espacio que quede libre delante del vehículo adelantado. Sin embargo, esta disposición no será aplicable ni cuando la circulación sea muy densa ni cuando esté prohibido el adelantamiento. Además:

a) Las autoridades competentes podrán establecer que esta disposición no se aplique a ciertos convoyes de vehículos o en las vías en que haya dos carriles para el sentido de circulación de que se trate;

b) Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán fijar cifras diferentes de las mencionadas en el presente párrafo con respecto a las características de los vehículos afectados por la disposición del presente párrafo.

ARTÍCULO 14 Normas generales para las maniobras

1. Todo conductor que quiera ejecutar una maniobra, tal como salir de una fila de vehículos estacionados o entrar en ella, desplazarse a la derecha o a la izquierda en la calzada, girar a la izquierda o a la derecha para tomar otra vía o para entrar en una propiedad colindante, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios de la vía que le sigan, le precedan o vayan a cruzarse con él, teniendo en cuenta su posición, su dirección y su velocidad .

2. Todo conductor que desee dar media vuelta o marchar hacia atrás, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin poner en peligro a los usuarios de la vía o constituir un obstáculo para ellos.

3. Antes de girar o de efectuar una maniobra que implique un desplazamiento lateral, el conductor deberá indicar su propósito en forma clara y con la debida antelación por medio del indicador o los indicadores de dirección de su vehículo o, en su defecto, si fuera posible, haciendo una señal apropiada con el brazo. La señal del indicador o de los indicadores de dirección deberá seguir haciéndose durante todo el tiempo que dure la maniobra y deberá cesar en cuanto la misma termine.

ARTÍCULO 15. Normas especiales relativas a los vehículos de los servicios regulares de transportes colectivos Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que en los poblados, con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de los servicios regulares de transportes colectivos, los conductores de los demás vehículos, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 17 de la presente Convención, reduzcan su velocidad y, si fuera preciso, se detengan para que aquellos vehículos de transporte colectivo puedan efectuar la maniobra necesaria para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales.

Las disposiciones que en este sentido adopten las Partes Contratantes o sus subdivisiones no modifican en absoluto la obligación que tienen los conductores de vehículos de transportes colectivos de adoptar las precauciones necesarias para evitar todo riesgo de accidente, después de haber anunciado por medio de sus indicadores de dirección su propósito de reanudar la marcha.

ARTÍCULO 16 Cambio de dirección 1. Antes de girar a la derecha o a la izquierda para entrar en otra vía o en una propiedad colindante, todo conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 7 y en el artículo 14 de la presente Convención, deberá:

a) Si quiere salir de la vía por el lado correspondiente al de la circulación, arrimarse todo lo posible al borde de la calzada correspondiente y ejecutar su maniobra en el menor espacio posible;

b) Si quiere salir de la vía por el otro lado, y sin perjuicio de cualquier otra disposición que las Partes Contratantes o sus subdivisiones pudieran dictar para los ciclos y los ciclomotores

que les permitan cambiar de dirección, por ejemplo, cruzando la intersección en dos fases separadas, ceñirse al eje de la calzada, si se trata de una calzada de circulación en dos sentidos, o al borde de la calzada opuesto al correspondiente al lado de la circulación, si se trata de una calzada de un solo sentido y, si quiere entrar en otra vía de circulación en dos sentidos, efectuar su maniobra entrando en la calzada de esa otra vía por el lado correspondiente al de la circulación.

Encrucijadas y obligación de ceder el paso

1. Todo conductor que llegue a una encrucijada deberá proceder con toda la prudencia

que exijan las circunstancias. El conductor de un vehículo deberá, en especial, conducir a una velocidad tal que tenga la posibilidad de detenerse para dejar pasar a los vehículos que tengan la prioridad de paso.

2. Todo conductor que salga de un sendero o de un camino de tierra para entrar en una

vía que no sea un sendero ni un camino de tierra, estará obligado a ceder el paso a los vehículos que circulen por dicha vía. A los fines del presente artículo, en las legislaciones nacionales podrán definirse los términos "sendero" y "camino de tierra".

3. Todo conductor que salga de una propiedad colindante para entrar en una vía estará obligado a ceder el paso a los vehículos que circulen por dicha vía.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 7 del presente artículo:

a) En los países donde se circule por la derecha, en las encrucijadas que no sean las previstas en el párrafo 2 del presente artículo y en los párrafos 2 y 4 del artículo 25 de la presente Convención, todo conductor estará obligado a ceder el paso a los vehículos que vengan por su derecha;

b) Las Partes Contratantes o sus subdivisiones en cuyo territorio se circule por la izquierda podrán reglamentar la prioridad de paso en las encrucijadas como estimen conveniente.

5. Aun en el caso de que los semáforos se lo permitan, ningún conductor deberá entrar en una encrucijada si la circulación estuviera obstruida de tal manera que posiblemente quedaría inmovilizado en dicha encrucijada, entorpeciendo o impidiendo de este modo la circulación transversal.

6. Todo conductor que haya penetrado en una encrucijada, en la que la circulación esté regulada por semáforos, podrá salir de ella sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la circulación de los demás usuarios que avancen en el sentido en que se permite la circulación.

7. Los conductores de vehículos que no se desplacen sobre rieles tendrán la obligación de ceder el paso a los vehículos que se desplacen sobre ellos.

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 10 de la presente Convención, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán no prohibir que los ciclistas circulen de dos o más en fondo.

2. Está prohibido a los ciclistas circular sin sujetar el manillar por lo menos con una mano, ir remolcados de otro vehículo o transportar, arrastrar o empujar objetos que estorben la conducción o sean peligrosos para los demás usuarios de la vía. Las mismas disposiciones se aplicarán a los ciclomotoristas y a los motociclistas, pero además éstos deberán sujetar el manillar con las dos manos, salvo eventualmente para dar la indicación de maniobra descrita en el párrafo 3 del artículo 14 de la presente Convención.

3. Está prohibido a los ciclistas y a los ciclomotoristas transportar pasajeros en su vehículo, pero las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán no exigir el cumplimiento de esta disposición, y en particular autorizar el transporte de pasajeros en el asiento o los asientos suplementarios instalados a tal efecto en el vehículo. Sólo estará permitido a los motociclistas transportar pasajeros en el sidecar, si lo hubiere, y en el asiento suplementario eventualmente montado detrás del conductor.

4. Cuando exista una pista o un carril para ciclistas, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán prohibir a los ciclistas que circulen por el resto de la calzada. En el mismo caso, podrán autorizar a los ciclomotoristas a que circulen por el carril o pista para ciclistas y, si lo juzgan conveniente, prohibirles circular por el resto de la calzada. En la legislación nacional se especificarán las circunstancias en que los demás usuarios de la vía puedan utilizar o cruzar los carriles o pistas para ciclistas, manteniendo en todo momento la seguridad de estos últimos.

2.2.3 CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

Art. 52, el cual establece que la pena tiene tres finalidades: 1.-La prevención para la comisión de delitos; 2.-La reparación del derecho de la víctima; y, 3.-El desarrollo progresivo de los derechos del reo. Finalmente, este articulado concluye afirmando que las penas establecidas en el Código Orgánico Integral Penal no buscan aislar o neutralizar a las personas como seres sociales.

Art. 70, que establece una graduación en la aplicación de las multas. Esta progresión está dada según la gravedad de las infracciones. En otras palabras, en esta disposición los valores de las multas incrementan de forma directamente proporcional conforme el tiempo de privación de libertad aumenta.

Art. 386, el cual prescribe que las contravenciones de tránsito de primera clase serán sancionadas con tres días de privación de la libertad, multa equivalente a un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en la licencia de conducir. El numeral 3 de esta disposición, determina como contravención de tránsito de primera clase el conducir excediendo los límites de velocidad FUERA del rango moderado.

2.2.4 LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 214.- Pacificación de tránsito.- Se considera la pacificación de tránsito como una estrategia que prioriza la movilidad activa, limitando la velocidad de circulación de toda clase de vehículos; y dándole al espacio público vial un tratamiento enfocado a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados establecerán vías de carácter local o residencial, zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá de 30 km/h. Para favorecer la seguridad vial en dichas zonas, se podrá aplicar medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos. La velocidad máxima en zonas escolares será de 20km/h; en dichas zonas no existirá un rango moderado.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción, podrán establecer límites menores de velocidad por razones de prevención y seguridad, y fijar

límites máximos y rangos moderados, sujetándose a los límites nacionales establecidos en el Reglamento General de Aplicación de esta Ley

Los valores por concepto de multas por infracciones de tránsito, tasas por uso de centros de retención vehiculares, pruebas de alcohocheck, así como cualquier otro ingreso legalmente percibido, que hayan sido recaudadas por parte de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, serán transferidas a las entidades de control que hayan generado las respectivas citaciones dentro de su jurisdicción y en el ámbito de su competencia, en un término máximo de 15 días contados a partir del pago realizado por los ciudadanos. Las y los servidores que retengan o retrasen las transferencias injustificadamente, serán sancionados de conformidad con la Ley. Los valores netos recaudados por las entidades de control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial por este concepto serán destinados al mejoramiento de la salud y del medio ambiente, la movilidad activa y sustentable, la promoción de vehículos eléctricos o de cero emisiones, la disminución de los índices de siniestralidad, garantizar el control del buen estado de los vehículos que conforman el parque automotor o al mantenimiento de la infraestructura segura en beneficio de todos los actores de la movilidad. Siendo además responsabilidad de los entes de control el destinar parte de sus ingresos a programas específicos de apoyo a grupos vulnerables, programas que podrán contemplar subsidios de equipos de seguridad; también prótesis, sillas de ruedas, etc., destinadas a las víctimas de siniestros de tránsito. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados y demás entidades competentes de control de tránsito, con base al principio de transparencia publicarán en sus páginas web institucionales, su presupuesto, que permita visibilizar las partidas y montos de ingreso por los conceptos determinados en el inciso primero de esta disposición, e indicarán a detalle el destino de los mismos tanto en el gasto corriente como en el gasto de inversión.

2.2.5 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPUBLICA DE CHILE

Artículo 220 Son competencias de la región autónoma:

- a) La organización del Gobierno regional, en conformidad con la Constitución y su estatuto.
- b) La organización político-administrativa y financiera de la región autónoma.
- c) Coordinar y delegar las competencias constitucionales compartidas con las demás entidades territoriales.

d) La política regional de vivienda, urbanismo, salud, transporte y educación, en coordinación con las políticas, los planes y los programas nacionales, respetando la universalidad de los derechos garantizados por esta Constitución.

2.2.6 LEY NO. 18.290 DE CHILE

La Ley de tránsito fue Publicada en el Diario Oficial N° 31.791, de 7 de Febrero de 1984 el artículo 1 de esta ley menciona lo siguiente: a la presente ley quedarán sujetas todas las personas que, como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la República.

Artículo 121.- Ningún vehículo podrá circular a menor velocidad que la mínima fijada para la respectiva vía. En todo caso, los vehículos que, dentro de los límites fijados, circulen a una velocidad inferior a la máxima deberán hacerlo por su derecha.

Artículo 124.- El conductor de un vehículo que adelante o sobrepase a otro, deberá hacerlo por la izquierda y a una distancia que garantice seguridad, y no volverá a tomar la pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura delante del vehículo que acaba de adelantar o sobrepasar. El conductor del vehículo que es adelantado o sobrepasado deberá ceder el paso en favor del que lo adelante o sobrepase y no deberá aumentar la velocidad hasta que éste complete la maniobra

Artículo 148.- Ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y los posibles. En todo caso, la velocidad debe ser tal, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario, para evitar accidentes.

Artículo 152.- No deberá conducirse un vehículo a una velocidad tan baja que impida el desplazamiento normal y adecuado de la circulación. La Dirección de Vialidad o las Municipalidades, podrán fijar velocidades mínimas bajo las cuales ningún Art. 1° N°57 conductor podrá conducir su vehículo, cuando por a) b) estudios técnicos se establezca su necesidad para el normal y adecuado desplazamiento de la circulación.

Artículo 200 - Para los efectos de denunciar o de iniciar de cualquier otra forma procesos por infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5

kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad de los artículos 150 y 151.

2.2.7 DECRETO 84. REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSITO.

Artículo 5: b. Que la velocidad de los flujos vehiculares, en conjunto con las características geométricas de la vía y su relación con el entorno, implique riesgos de ocurrencia de accidentes de alta energía, en accesos o intersecciones con visibilidad reducida.

En ningún caso se instalarán resaltos en Autopistas o Autorrutas, ni tampoco en vías con superficie de tierra o granular. Con todo, la instalación deberá ser producto de un análisis integral de la movilidad y los riesgos en el tramo considerado."

"Artículo 13: Los resaltos reductores de velocidad deberán ser demarcados con un triángulo isósceles blanco, enfrentado la circulación de cada pista. Se exceptúan de lo anterior las aceras continuas y las plataformas ubicadas a menos de 25 m. de un cruce, en el caso del flujo proveniente de una intersección y/o cuando su superficie sea claramente diferente del resto de la calzada, como es el caso de adoquines u otro tipo de pavimento similar.

2.2.8 CONSTITUCIÓN NACIONAL ARGENTINA

La Constitución de la Nación Argentina, que rige actualmente a la República Argentina, fue aprobada por una asamblea constituyente integrada por representantes de trece provincias, hecha en la ciudad de Santa Fe en el año 1853 ha tenido alguna reformas en los siguientes años 1860, 1866, 1898, 1949, 1957, 1972, 1994.

Esta Constitución está creada con el objeto de constituir la unión nacional, afianzar la justicia, consolidar la paz interior, proveer a la defensa común, promover el bienestar general, y asegurar los beneficios de la libertad, para la sociedad asentada en sus límites geográficos.

ARTÍCULO 36.- Esta Constitución mantendrá su imperio aun cuando se interrumpiere su observancia por actos de fuerza contra el orden institucional y el sistema democrático. Estos actos serán insanablemente nulos. Sus autores serán pasibles de la sanción prevista en el artículo 29, inhabilitados a perpetuidad para ocupar cargos públicos y excluidos de los beneficios del indulto y la conmutación de penas

2.2.9 LA LEY N° 24.449 DE ARGENTINA

En sus artículos se regula el uso de la vía pública, sea de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente.

La fecha de sanción de la presente ley fue el 12 de Diciembre de 1994, fue publicada en el Boletín Nacional el 10 de Febrero de 1995, además esta ley contiene principios básicos, coordinaciones federales, ámbito de aplicación, disposiciones transitorias y complementarias.

ARTICULO 36. — PRIORIDAD NORMATIVA. En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

ARTICULO 50. — VELOCIDAD PRECAUTORIA. El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

ARTICULO 51. — VELOCIDAD MÁXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1. En calles: 40 km/h;
2. En avenidas: 60 km/h;
3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;

b) En zona rural:

1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;

4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

c) En semi-autopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;

d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;

e) Límites máximos especiales:

1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;

2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;

3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;

4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

ARTICULO 52. — LIMITES ESPECIALES. Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

1. En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;

2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h, salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales;

b) Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en *los* que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación;

c) Promocionales: para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles, se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

ARTICULO 86. — ARRESTO. El arresto procede sólo en los siguientes casos:

a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes;

- b) Por conducir un automotor sin habilitación;
- c) Por hacerlo estando inhabilitado o con la habilitación suspendida;
- d) Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores;
- e) Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia;
- f) Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito;
- g) Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

2.3 MARCO CONCEPTUAL

Siniestros de Tránsito: Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno. (ANT, 2021).

Imprudencia del conductor: Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor. (Subsecretaria de Desarrollo Normativo, 2014)

Fotorradar: El fotorradar es una herramienta de control de velocidad que si bien ha sido implementada de manera exitosa en varios países, en el caso de Chile sólo funcionó entre 1997 y 2001, debiendo ser suspendido por arbitrariedades en los cobros del sistema. (Carrillo, 2016).

Proporcionalidad: Como señala Carbonell “el principio de proporcionalidad constituye un maximizador de los derechos fundamentales del ser humano en coherencia con las posibilidades fácticas y jurídicas. Es un mandato de optimización” (2008, p.1).

Contravención: El término contravención es un término del ámbito del derecho que se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros. (Sotelo, 2014).

Infraactor: Persona que viola la ley y se convierte ya sea autor de delito propiamente dicho o de faltas como infracciones urbanísticas. . (Carrera, 2018).

Exceso de Velocidad: Conducir a velocidad excesiva implica manejar mas rápido del limite o desfavorables por las condiciones de la vía. aumenta la probabilidad de que el conductor pierda el control del vehículo, ya que tiene menos capacidad para anticipar los peligros. También impide que otros usuarios de la vía pública puedan prever adecuadamente el comportamiento del auto. (Manual de Urbanidad,p.47).

Tráfico: tiene su origen en un vocablo italiano y que se refiere al tránsito o desplazamiento de medios de transporte, seres humanos u objetos por algún tipo de camino o vía. El concepto de tráfico puede hacer mención tanto a la acción del movimiento como a las consecuencias de dicha circulación. (Gòmez, 2016).

Seguridad Vial: La seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas. (Fundación Mapfre,2018).

CAPÍTULO III

3 MARCO METODOLÓGICO

3.1 DISEÑO Y TIPO DE INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de investigación se encaja con el enfoque cualitativo de tal manera que está orientado al análisis, descripción de los diferentes tipos de sanciones establecidas por exceso de velocidad en las legislaciones Ecuador, Perú y Chile mediante la recolección de información, caracterizado desde dos perspectivas, primero; subjetivo porque el investigador desde su percepción analiza si las sanciones establecidas en las legislaciones antes mencionadas son acorde o proporcionales o no a la contravención cometida, segundo; se caracteriza la triangulación porque esta investigación tiene por objeto comparar las sanciones de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad establecidas en cada legislación permitiendo aumentar la comprensión de la misma además permite realizar un estudio acorde a la realidad y a la norma ya establecida.

3.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación que se enmarca al presente trabajo es exploratoria, descriptiva y documental.

Exploratoria

Por su parte la exploratoria “Es un modelo de investigación que se caracteriza por explorar los indicios del problema que se investiga, se trata de fenómenos básicamente desconocidos” (Castillo, 2015, p. 83).

Es concordante con dicha línea ya que se direcciona a buscar amplias bases bibliográficas concatenando información, en este caso de las siguientes legislaciones: Ecuador, Chile y Argentina para aproximarse a la realidad del problema y que en la presente particularmente es lo que va a permitir una visión general para establecer con criterio las comparaciones sobre las sanciones que se aplican por exceso de velocidad.

Descriptiva

Por otro lado, es investigación descriptiva, en la medida que para crear el compendio sobre los aspectos de cada país referente a la normativa en materia de tránsito se necesita clasificar y definir cuantas más sean las características accesibles de cada uno. Método aplicado a través de la observación cualitativa. Según Tamayo y Tamayo(2006), de investigación descriptiva engloba la caracterización, registro, análisis y consecuente interpretación de la naturaleza y composición del objeto de estudio, el enfoque se hace sobre conclusiones dominantes o sobre cómo la persona o cosa funciona en el presente tratando de detallar en medida de lo posible.

Documental

En este proyecto se ha utilizado una variedad de textos con alto contenido intelectual e informativo, cuando se pretende hacer un estudio comparativo las fuentes a las que se debe remitir son las históricas, estadísticas, todo tipo de obras que permitan elevar el grado de la investigación.

3.3 MÉTODOS Y TÉCNICAS

El presente trabajo de investigación se sustentó en ciertas estrategias en tal caso fue necesaria la utilización de métodos de investigación que encajaran con el tema desarrollado.

El método en palabras de Baena (2017) es el trayecto hacia un resultado planteado inicialmente, para llegar a ese objetivo el método contiene las pautas que pueden operativizar una investigación, contiene a través del método quien investiga va a poder guiarse conociendo los procesos que debe seguir, el orden de elaboración de las partes del trabajo, y las líneas que van a seguir para conseguir razonamientos acertados en la esfera que corresponde. (Baena, 2017, pág. 67).

Método analítico

Este método básicamente consiste en la revisión minuciosa de todas las partes del fenómeno que se pretende investigar, todo ello con la finalidad de estudiarlas por separado, para cuando se termine de examinarlas encontrar relaciones entre ellas, es decir,

es un método de la investigación científica que primero descompone un todo en segmentos para la posterior observación de la naturaleza del objeto y sus efectos. Con él se puede no solo comprender si no también transmitir mejor los resultados hallados, y por qué no decirlo, incluso crear teorías. (Gómez S. , 2012)

Este método permite al investigador que se relacione con el objeto de estudio mediante en el presente tema de investigación los investigadores procederán a profundizar aspectos como las sanciones son aplicadas en cada legislación como lo es Ecuador, Chile y Argentina y que tan proporcionales son al aplicarse en cada una de ellas en cuanto a sanciones por exceso de velocidad. `

Método de síntesis

El método de síntesis consiste que a partir de una compilación de fragmentos que guardan relación con el objeto de estudio, todos y cada uno de estos elementos se puedan unir con el conjunto en cada función que cada uno de estos desempeñe como tal en cuanto al fenómeno de la investigación. Por ende, el análisis y síntesis son dos trayectos que se complementan donde después del análisis se debe seguir la síntesis(Mèndez, 2011, p. 118).

A partir de la definición se concluye que es parte de la metodología de investigación de la presente ya que a través de este se va a reconstruir el todo permitiendo una eficaz comprensión sobre el problema y sus aspectos generales.

Método de Observación

Este método permite visualizar a dicho investigador la veracidad a partir de la percepción de fenómenos, elementos, hechos que muchas veces no se logra con cualquier otro método. (Castillo Gallo & Reyes Tomalá, 2015, p. 116).

El método de observación es de vital relevancia en el transcurso del proyecto ya que la observación implica atender la naturaleza y connotaciones del fenómeno que se investiga, para tomar distintos datos para registrarlos después, esto va a permitir conocer la realidad latinoamericana, la influencia y las reacciones estatales que el tipo penal en mención conlleva.

Método Inductivo

El método inductivo hace referencia o se caracteriza por examinar elementos particulares a partir de la observación y lograr llegar a conclusiones de manera general. además, se puedan aplicar para casos idénticos por supuesto concatenado con el objeto de estudio de una investigación (Castillo Gallo & Reyes Tomalá, 2015, p. 118).

Con ayuda del método inductivo se va a obtener una conclusión que abarque los resultados, y que va a permitir manejar las variables de la investigación, las premisas que son verdaderas van a servir para fortalecer la investigación, claro está que el que sean verdaderas no necesariamente el resultado de la investigación también vaya a ser verdadero,

Método Histórico

El método histórico se enmarca a analizar y estudiar fenómenos pasados, lo que permite con tales antecedentes diferenciar ciertos aspectos del presente, estableciendo una relación causa-efecto considerando que los hechos o problemas no siempre han estado son que han tomado una larga trayectoria desde su origen (Castillo Gallo & Reyes Tomalá, 2015, p. 119). Este método es sumamente necesario, en virtud que un estudio comparado necesita exponer los cimientos de donde surgió el fenómeno para comprenderlo. Así mismo son importantes los datos en cronología del tiempo porque aportan con respaldo para el contenido. En Ecuador, Chile y Argentina primero se estableció la naturaleza del tipo penal contravencional y datos estadísticos sobre siniestros viales con enfoque en un periodo.

3.4 RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

La recolección de información se considera como el medio esencial para conseguir o recolectar información necesaria para el desarrollo del tema investigativo como lo es Estudio comparado de las sanciones por exceso de velocidad, haciendo uso del método analítico, para poder determinar la proporcionalidad de las penas por sanciones de exceso de velocidad y demás comparaciones que se puedan estudiar, en las diferentes legislaciones como lo es Ecuador, Chile y Argentina

Además, se utiliza la técnica bibliográfica y documental, basándose en examinar de manera bibliográfica en libros técnicos especializados en el presente tema específico que

se está estudiando y así tener los conocimientos necesarios y hacer un éxito la investigación.

3.5 POBLACIÓN Y MUESTRA

3.5.1 POBLACIÓN

A partir de la definición en relación con el tema se menciona:

Se denomina a la población como el conjunto de componentes individuales agregado por objetos y personas, tratándose de un estudio investigativo se considera que la población es una agrupación de componentes que guardan relación con propósito de estudio que como tal estos elementos aportan para la recolección de información en el tema de investigación.(Manso y Lind, 1998 citado por Castillo, 2015 , p. 135).

En el presente denominado ESTUDIO COMPARADO DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA, 2022 se establecerá una población absoluta debido a las limitaciones de acceso a la misma, es así que al tratarse de un Estudio Comparado los diferentes cuerpos normativos y vinculantes antes mencionados van a ser cuyos elementos se tomarán para recolectar información, analizar y comparar las sanciones en las diferentes legislaciones. Considerando además que la población que se seleccionó se encuentra en los sitios de internet ya que se trata de recopilación de datos de las diferentes legislaciones. Por los motivos expuestos se concluye que son elementos representativos para el útil levantamiento de información.

3.5.2 MUESTRA

La muestra es un segmento de la población que se toma de la población para ser estudiada, la muestra debe ser representativa, es decir, dicha muestra debe tener valor y relevancia para lo que se quiere conocer en el estudio. El tipo debe elegirse en función del objeto de la investigación y de la metodología con la que se pretende llegar a un resultado. En este particular se aplicó lo que se denomina Muestreo no probabilístico.

Cuando se utiliza este tipo el sector elegido queda a consideración del investigador, ya que es quien debe verificar con qué datos le es posible trabajar. lo que responde a intereses y objetivos analíticos propios de la finalidad del investigador. A diferencia del otro tipo de

muestra, aquí, no todas las unidades del grupo poblacional no tienen las mismas posibilidades de ser seleccionadas. Uno de los criterios en los que se puede basar esta selección es la conveniencia, es decir, la facilidad que tenga el investigador para acceder a la amplia información sin restarle calidad a sus resultados ya que los elementos que se tomen requieren justificación. (López.P & Fachelli, 2015)

En este caso al tratarse un estudio jurídico comparativo se debe tomar toda la normativa principal, leyes conexas, tratados, publicaciones de revistas científicas, obras con alto contenido intelectual en materia de derecho.

Tabla 6. Cuadro General de Población y Muestra

DETALLE	NÚMERO
Constitución de la República del Ecuador	1
Convención de Viena sobre la Circulación Vial	1
Código Orgánico Integral Penal	1
Ley Orgánica Reformatoria de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial	1
Reglamento a La Ley Orgánica de transporte terrestre, transito y seguridad vial.	1
Constitución Política de la República de Chile	1
Ley 18.290 de Chile	
Reglamento a la Ley 18.290 de Chile	1
Constitución Nacional Argentina	1
Ley de tránsito N°24449 Argentina	1
Reglamento a la Ley de tránsito N°24449 Argentina	1
TOTAL	11

Elaborado: Autores.

3.6 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

En el tratamiento de la información se hace énfasis que al momento de recolectar información se debe de saber como manejar, relacionar, hacer el compendio de dicha información, aquella se divide en tres partes: primero, la recopilación de información bibliográfica siendo esta el fragmento que abarca dicha información con el objetivo de alcanzar plenamente dicha perspectiva, segundo, sistematización de la información que es la organización de la misma que se ha recabado para alcanzar el objetivo de una manera coherente y ordenada y tercero el análisis de todo el compendio recabado y analizados y desde luego obtener las conclusiones respectivas afirmando o negando la idea a defender de la presente investigación .

3.7 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES DE INVESTIGACIÓN

3.7.1 VARIABLE DEPENDIENTE

Tabla 7. Operacionalización de variable dependiente

VARIABLE DEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM	INSTRUMENTO	TECNICAS
Dependiente <i>Sanciones por exceso de velocidad</i> Las sanciones por exceso de velocidad son las amonestaciones impuestas a los conductores...reguladas por el COIP, Ley de tránsito N°24449 Argentina y por La Ley 18.290 de Chile	Conceptualización en general del tipo penal contravencional de tránsito por exceso de velocidad	Antecedentes Conceptos Características Consideraciones.	Causas por las que un conductor excede la velocidad.	Ficha bibliográfica Análisis documental	Análisis documental Ficha bibliográfica
	Factores que inciden en el cometimiento de infracciones con sus consecuencias jurídicas	COIP Ley de tránsito N°24449 de Argentina Ley 18.290 de Chile Reglamentos a las leyes de tránsito Informes sobre control de Circulación Vial	- En qué medida la inobservancia de políticas públicas es causante de infracciones	Ficha bibliográfica Análisis documental	Análisis documental Ficha bibliográfica
	Movimiento de variaciones en siniestros viales.	Investigaciones y estadísticas sobre siniestros y contravenciones causados.	-Cuándo el factor mecánico incide en el cometimiento de infracciones de tránsito.	Ficha bibliográfica Análisis documental	Análisis documental Ficha bibliográfica
	Proporcionalidad de sanciones	Instrumentos internacionales y leyes nacionales.	Conocimiento sobre si las sanciones adoptadas son justas en cada país en merito de la infracción cometida.	Ficha Bibliográfica Análisis documental	Análisis documental Ficha bibliográfica

Elaborado por: Autores

3.7.2 VARIABLE INDEPENDIENTE

Tabla 8. Operacionalización de variable independiente

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM	INSTRUMENTO	TÉCNICAS
<p><i>Independiente</i></p> <p>Legislaciones de Ecuador, Chile y Argentina</p> <p>situación jurídica de esta problemática en dichos países</p>	Límites para tipo de áreas	Leyes de tránsito y COIP	- Comparación de límites establecidas dependiendo de vía o zona según línea de tiempo en cada país	Ficha bibliográfica Análisis documental	Análisis documental Ficha bibliográfica
	Sanciones según cada país	Antecedentes históricos en línea de tiempo respecto los últimos años	- Comparación de las sanciones establecidas en cada país	Ficha bibliográfica Análisis documental	Análisis documental Ficha bibliográfica

Elaborado por: Autores

3.7.3 MATRIZ DE CONSISTENCIA

Tabla 9. Matriz de consistencia comparativa

ESTUDIO COMPARADO DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN ECUADOR, CHILE Y ARGENTINA, 2022.									
PROBLEMA GENERAL	PROBLEMA ESPECIFICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	IDEA PARA DEFENDER	VARIABLE DEPENDIENTE	VARIABLE INDEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES	
Las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad representan una de las más frecuentes causas, lo que repercute en los riegos para todos los ocupantes de las vías y la creciente tasa de siniestralidad en donde las medidas sancionatorias impuestas a la actualidad no mitigan las contravenciones.	De qué manera afectan las sanciones por contravenciones de tránsito a los conductores en Ecuador, Chile y Argentina. Encontrándose solo Ecuador como sancionador vía penal, mientras los otros contemplan sanciones administrativas.	Comparar las normas jurídicas pertenecientes a las legislaciones Ecuador, Chile Argentina mediante el análisis investigativo respecto a las contravenciones por exceso de velocidad para la determinación del tipo de sanciones que se imponen a los infractores.	Fundamentar teóricamente la aplicación de las sanciones por exceso de velocidad en las diferentes legislaciones.	Las sanciones por exceso de velocidad en los países de Ecuador, Chile Y Argentina no son proporcionales en la medida que debe imponerse a los contraventores.	Sanciones por exceso de velocidad	Legislaciones de Ecuador, Chile y Argentina	Conceptualización en general del tipo penal contravencional de tránsito por exceso de velocidad	Antecedentes Conceptos Características Consideraciones.	
			Indagar en qué medida los contraventores son sancionados de acuerdo con la infracción cometida.					Factores que inciden en el cometimiento de infracciones con sus consecuencias jurídicas.	COIP Ley de tránsito N°24449 de Argentina Ley 18.290 de Chile Reglamentos a las leyes de transito
			Valorar la proporcionalidad de las sanciones.						Informes sobre control de Circulación Vial

							Movimiento de variaciones en siniestros viales.	Investigaciones y estadísticas sobre siniestros y contravenciones causados.
							Proporcionalidad de sanciones	Instrumentos internacionales y leyes nacionales.
							Limites para tipo de áreas	Leyes de tránsito y COIP
							Sanciones según cada país	Antecedentes históricos en línea de tiempo respecto los últimos años

Elaborado por: Autores

CAPITULO IV:

4 RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 ANÁLISIS, INTERPRETACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Tabla 10. Discusión de Resultados

CRITERIO	ECUADOR	CHILE	ARGENTINA	SEMEJANZAS	DIFERENCIAS
DENOMINACIÓN DEL TIPO PENAL	Actuaciones u omisiones quebrantando la norma legal estatal.	Contravención grave de primera clase	Faltas gravísimas	Faltas graves	Ecuador, Chile y Argentina admiten como grave la conducción con exceso de los límites permitidos.
ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TIPO PENAL	Antecedentes en base al génesis del tipo penal	Las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad son un tipo de infracción muy persistente desde los primeros años hasta la actualidad.			
VERBO RECTOR	CONDUCIR A EXCESO DE VELOCIDAD				
SUJETO ACTIVO	CONTRAVENTOR				
SUJETO PASIVO	VÍCTIMA				

CONSECUENCIA JURIDICA	Reacciones estatales frente a infracciones	<p>-Disminución de 10 puntos en la licencia de conducir</p> <p>-Multa de un salario básico unificado</p> <p>-Privación de libertad por 3 días.</p>		<p>-Multa entre 100 Unidades Fijas. a 300 U.F y reducción de 4 puntos de la Licencia cuando la velocidad no sea la apropiada por las condiciones de las vías.</p> <p>-Multa de 150 U.F. hasta 1.000 U.F. por exceder la velocidad.</p> <p>Se descuentan 5 puntos de la licencia si el excedente oscila entre 10 y 30%.</p> <p>-Se descuentan 10 puntos si el exceso es de más del 30%.</p>	Las sanciones en Chile y Argentina están contenidas por las leyes de tránsito.	Las sanciones en Ecuador están contenidas en el Código Penal.
INCIDENCIA DEL TIPO PENAL	Actuaciones u omisiones quebrantando la norma legal estatal.	Contravención grave de primera clase	Faltas gravísimas	Faltas graves	Ecuador, Chile y Argentina admiten como grave la conducción con exceso de los límites permitidos.	

Elaborado por: Autores

En el transcurso de este trabajo investigativo académico en relación con el análisis de la problemática se ha logrado determinar que las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en los diferentes países comparados, no muestran una fluctuación menor de la que se ha esperado con las medidas que imponen sus gobiernos. En vista de aquello cabe resaltar que los Estados a través de su órgano de autoridad han implementado el uso de dispositivos inteligentes electrónicos que captan a los infractores, y respecto, hay mucho que criticar porque los entes de control se preocupan más por la actividad recaudadora de multas, que por el fin que deben perseguir que es disminuir los siniestros viales y las posibles faltas de los conductores, cosa que se logra a través de la prevención, pero para la prevención es vital la información que tengan presentes los usuarios de las vías y más aún los agentes que citan según el reporte que emiten los foto sensores, ocurre que como en todo sector hay corrupción y así mismo las autoridades que adquieren estos equipos hacen la instalación sin importar que no están debidamente listos para el control respectivo, lo que deja en un estado de vulnerabilidad a los conductores que son multados a través de esa vía.

Con relación a los límites que se imponen según un tipo de área y según el tipo de vía son límites que se comparten entre los países debido a su adscripción a convenios internacionales que respetan un tanto por ciento como valores generales, preocupándose por los conductores nuevos y también con los visitantes a otros países que no van a conocer de raíz o de golpe la normativa del lugar, de ahí también la importancia Del establecimiento de las señaléticas mostrando las limitaciones de velocidad a seguir en una zona.

Con el estudio analítico se ha logrado palpar que consideran dentro del nivel grave estás infracciones por las connotaciones que pueden repercutir en víctimas fatales, lesiones graves e importantes afectaciones económicas no solo para las personas víctimas sino también para el Estado por los costos que le toca cubrir. En cuanto a las sanciones hay que manifestar que pese a que Ecuador con la instauración del Código Penal vigente desde 2014 las contravenciones de tránsito pasaron a pertenecer a la esfera penal, lo que implicó que cuando se excede el rango moderado de velocidad se acarrea privación de libertad de 3 días, situación que en muchos casos representa la pérdida del trabajo de esa persona, se es consciente de las posibles vulneraciones que causa el faltar a las normas de velocidad, lo que se trata de resaltar es que a pesar estar varios años con las mismas políticas y

normativas no se ha logrado disminuir. Entonces por qué no optarse por modificar y hacer un modelo más efectivo ya que se ha mostrado que en el caso de Ecuador la medida fuerte de privación de libertad no es tentativa para los conductores. En Argentina las multas son muy elevadas y puede ser que existe una mínima disminución de las estadísticas de tránsito pero han logrado mejores resultados comparados con su población gracias el constante monitoreo.

4.2 VERIFICACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER

Se ha evidenciado y comprobado analíticamente que el tipo contravencional de tránsito por exceso de velocidad en Ecuador es altamente resarcido, en comparación con Chile y Argentina. Las estadísticas muestran que en los últimos años no se ha disminuido en Ecuador ni el índice de siniestros de tránsito ni el número de contravenciones, es más, todo lo contrario, han aumentado y con ello también han ascendido las víctimas mortales, el número de lesionados, las pérdidas económicas de manera individual y de PIB anual en cuanto al perjuicio que ocasionan los siniestros al Estado.

Entonces, cabe preguntarse sobre que hace el Gobierno con su gabinete de funcionarios para controlar efectivamente el tránsito, cabe preguntarse también si están siendo transparentes con sus sistemas integrados captadores y recaudadores, Cuestiones que a todas luces las respuestas se tornan a la evidente falta de atención en cumplir el primer y mas importante fin, el de la prevención.

Si hay una creciente de casos en que se evaden las reglas de tránsito significa que las medidas deben modificarse, pero a consideración no con privación de libertad o con que se aumenten los días y menos con una serie de sanciones para una sola conducta realizada, sino que en todo caso se eleve la cuantía de las multas, para de esa forma dirigir que se cumpla con las normas. Un Estado que garantice el debido proceso y la proporcionalidad de las sanciones no puede nunca soslayar esos preceptos, cuando no se realiza por ejemplo las verificaciones que los dispositivos que se instalan cumplan con su función se vulnera la práctica de la prueba en contra del conductor, en muchos casos puede que se elimine la sanción para ese infractor cuando se ha hecho pública la falta desde las autoridades, pero así mismo existen múltiples casos en donde el conocimiento prima, razón que los conductores lastimosamente terminan por cumplir la infracción injustamente impuesta.

De igual forma se atenta con la proporcionalidad cuando la situación de privar de libertad perjudica la esfera social y laboral del infractor, una contravención de tránsito debe tener un procedimiento rápido y sencillo.

CONCLUSIONES

Al haberse llegado al final del presente trabajo investigativo se concluye que:

- ✓ Por todo lo expuesto se sostiene que, en Ecuador, Chile Argentina existe una latente tasa de siniestros, que en Ecuador pese a la imposición de una medida represiva como la privación de libertad aun así siguen incrementando las faltas a las normas, particularmente de la excesiva velocidad de los conductores. Con relación a que un aproximado en torno al grupo poblacional de cada país es igual la repercusión de esta conducta. Es decir, no se justifica con la prevención la penalidad en Ecuador, ya que los índices son también elevados como los que disponen meramente sanciones administrativas.
- ✓ La segunda conclusión es que se ha logrado demostrar la uniformidad y el equilibrio que existe entre gran parte de países de la Región sobre los límites de velocidad que se consideran básicos como mínimos y máximos, Existe ese consenso ya que la mayoría de los países vecinos están adscritos a convenios internacionales que regulan las buenas prácticas en post de la urbanidad controlada en cuanto a tránsito
- ✓ Los contraventores son sancionados en Ecuador por la normativa penal con una triple sanción, mientras en Chile y Argentina quedan sujetos a la parte administrativa con multas y reducción de puntos de las licencias, de hecho, en Argentina hay excesos de velocidad que solo contemplan multa.
- ✓ Desde el inicio de este trabajo investigativo se ha mantenido la postura en defensa de que debe cumplirse con la proporcionalidad que avalan las cartas magnas y los Convenios Internacionales, A través del uso de múltiples métodos se llega a la conclusión final con éxito de la hipótesis plasmada y que se ha podido demostrar en efecto la vulneración a la que se exponen los ocupantes de las vías de transporte al ser citados en ocasiones de manera injusta donde los captadores han sido dispositivos electrónicos con falencias de calibración o que no han sido homologadas, Lo que al tener desperfectos se traduce en multas exorbitantes porque muchos de esos radares simplemente no sirven. Y sobre todo la proporcionalidad que debe imponerse por puesta en riesgo de la seguridad vial lo que es una sola acción como para recibir 3 tipos de sanciones.

RECOMENDACIONES

Las recomendaciones que consideramos adecuadas son las siguientes:

- Que, de las recaudaciones por las multas, ya que se ha vuelto un negocio lucrativo los Estados destinen realmente un porcentaje de esas recaudaciones que sirva para equipar las ciudades con dispositivos inteligentes y en regla, lo que acredita su calidad. No se debe olvidar que lo mas importante del control de la seguridad vial con es ente que sanciona y recauda sino que su fin es la prevención lo que también podría mejorarse con la educación vial para los conductores y que a su vez en esos espacios se socialicen todos los contenidos que atañen la seguridad vial, reformas a la leyes, entre otras medidas.
- Que se cumpla con la instauración de Mesas Técnicas de Seguridad Vial y exista el constante monitoreo de que las carreteras están en buen estado. Y que tengan las señalizaciones respectivas sobre los limites dependiendo de la zona o el tipo de vía.
- Que, se debata el modelo triple sancionatorio para que los entes encargados visibilicen la posibilidad de cambiar ciertos estándares opresores que no justifican su intervención.
- Que, a nivel nacional se plantee la educación vial en distintos ámbitos, que sean requisitos de pronto la verdadera captación de información, en un sistema tan perjudicad por la corrupción muchos condcutores compran las licencias y ni a breves rasgos las normas de transito.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Sistema Unificado de Puntaje para las Licencias de Conducir*. Obtenido de Sistema Unificado de Puntaje para las Licencias de Conducir: <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/mi-scoring>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008, de Octubre). *Constitución de la República del Ecuador del 20'8*. LEXIS FINDER. Obtenido de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- ASAMBLEA NACIONAL. (Última modificación: 10-ago. 2021). *LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008.
- Baena, G. (2017). *Metodología de la investigación* (tercera edición ed.). grupo editorial patria.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación* (Tercera edición ed.). PEARSON.
- Cabanelas, G. (1993). *Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanelas de Torres*. Obtenido de <https://fc-abogados.com/es/diccionario-juridico-elemental-guillermo-cabanelas-de-torres-edicion-2006/>
- Castillo, C. (2015). *GUIA METODOLOGICA DE PROYECTO DE INVESTIGACION SOCIAL* . UPSE .
- Cerezo, J. (2009). La influencia de Welzel y del finalismo, en general, en la Ciencia del Derecho penal española y en la de los países iberoamericanos(1). *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, 88.
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA [CEPE]. (2006). *Convención sobre la Circulación Vial DE 1968 Y Acuerdo Europeo que complementa la Convención*. Recuperado el mayo de 2022, de https://unece.org/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_SP.pdf
- Comisión Ortúzar, Consejo de Estado y Junta Militar de Gobierno. (8 de agosto de 1980). *CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DE CHILE*. Obtenido de https://www.oas.org/dil/esp/constitucion_chile.pdf

- CONASET. (2022). *COMISION NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRANSITO*.
Obtenido de COMISION NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRANSITO:
<https://www.conaset.cl/legislacion/>
- Congreso General Constituyente. (1853,1 de Mayo). *Constitución de la Nación Argentina*. Obtenido de
<http://www.bibliotecadigital.gob.ar/files/original/20/1620/constitucion-nacional.pdf>
- Congreso Nacional de Chile. (1984, 23 de Enero). *Ley 18290 Chile*. Obtenido de
file:///C:/Users/USER/Downloads/LEY-18290_07-FEB-1984.pd
- Gómez, L. (2009). *Metodología y técnicas en el Derecho Comparado*. Recuperado el 2 de Agosto de 2022, de Metodología y técnicas en el Derecho Comparado:
https://repository.unab.edu.co/bitstream/handle/20.500.12749/8498/2011_Metodolog%C3%ADa_y_t%C3%A9cnicas_en_el_derecho_comparado.pdf?sequence=1
- Gómez, S. (2012). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN*. México: RED TERCER MILENIO S.C.
- López.P, & Fachelli. (2015). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN SOCIAL CUANTITATIVA*. Barcelona: Repositorio digital de la Universidad Autónoma de Barcelona.
- Méndez, C. (2011). *Metodologia diseño y desarrollo del proceso de investigación con énfasis en ciencias empresariales* (cuarta edición ed.). LIMUSA.
- Morales, G. (2021). *Existe el debido proceso en las contravenciones por exceso de*. Guayaquil.
- OCDE. (2006). *Estudio sobre Gestión de Velocidad*. Obtenido de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06speedes.pdf>
- Sociedad Global de Seguridad Vial. (2008). *Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y*. Ginebra: Global Road Safety Partnership.

Tránsito, A. N. (2022). *Estadísticas de siniestros de tránsito* . Obtenido de https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670

Tránsito, C. N. (s.f.). *Observatorio de Seguridad Vial*. Obtenido de 2021 .

Vida, L. p. (2019). *Estadísticas sobre seguridad vial en Argentina y el mundo*. Obtenido de <https://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas>

Zumba, S. (2013). *El rol del juez en materia de contravenciones*. Quito.

Osorio Manuel (2001) *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y sociales*. Editorial *Heliasta*. Argentina.

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. (25 de junio de 2012). *Decreto Ejecutivo 1196, Registro Oficial Suplemento 731*.

Siniestro de tránsito y víctimas por zona de ocurrencia (2021) *Carabineros de Chile. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito*.

Siniestro de tránsito y víctimas por Tipo de siniestro (2021) Carabineros de Chile. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.

Informe de siniestralidad vial fatal Año 2022 (2022) Dirección de Estadística Vial. Dirección Nacional de Observatorio Vial. Ministerio de transporte Argentina

CONTRAVENCIONES DE TRANSITO Y LA REPARACIÓN INTEGRAL. (2019)
Rueda Portilla Luis Alejandro.