



**UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CUENCA**
COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

REPÚBLICA DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

**TÍTULO: “ANÁLISIS DE LA INCONSTITUCIONALIDAD EN LA MÚLTIPLE
SANCIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO”.**

Trabajo de Investigación, previo a
la obtención del Título de Abogada
de los Tribunales de Justicia de la
República.

AUTORA: JHOANNA MERCEDES ALVAREZ ALVAREZ

Número de Cédula: 0703902668

TUTOR: Dr. Milton Alejandro González Gutiérrez Mgs.

AÑO: 2019

DEDICATORIA

Hoy he cumplido mi sueño en realidad, he cumplido una meta más en mi vida, llena de satisfacción y orgullo, dedico este trabajo y comparto este maravilloso momento:

Con mi madre Nelly, el ser a quien mi vida le debo; Con mis hijas Sammy, Gianellita y Renatita las razones de mi vida; Con mi hermano José Eduardo, a quien amo infinitamente y con quien comparto mi sangre y muchos más propósitos por conseguir; Dedico también a mi amor Wilo, por estar presente en cada momento que he necesitado de su ayuda y comprensión, de manera muy especial y con el más grande amor a Michita, ese ser de luz que Dios me obsequió en la tierra.

A todos los demás familiares y amigos que de una u otra manera hicieron posible para que yo pueda alcanzar esta meta propuesta.

A todos muchas gracias, sé que es repetitivo, pero no voy a dejar de hacerlo, gracias Diosito por todas las bendiciones, ¡gracias por la vida!

AGRADECIMIENTO

Gracias infinitas a todos los seres que hicieron posible con su comprensión, apoyo e indispensable ayuda a que todo fluya y culmine en este maravilloso evento académico.

Gracias a mis profesores que sin egoísmo y vocación me regalaron sus conocimientos, de manera especial al doctor Faustito Barrera Bravo y a la abogada Cecibel Gallegos Avendaño, a mi querido director de tesis el doctor Milton González Gutiérrez, cuyo objetivo fue impulsarme hasta lograr realizar este presente trabajo con la mayor calidad posible.

A mi madre, motor que me impulso en toda la trayectoria de mi vida, a mis hijas hermosas por haberme regalado la motivación y donarme el tiempo que era de ellas para que yo lo invierta en superarme, a mi esposo por su amor y ayuda incondicional, a mi hermano por ser el único ser con quien mi madre me permitió conocer el amor incondicional.

A mi abuelita Michita que con su amor me ha llevado a seguir con fe y sin desmayar hacia mis metas, a mi suca la Daly, que siempre estuvo allí repitiéndome que yo puedo y que cada vez falta menos para terminar mi carrera, gracias ñaña.

A todas y todos mis familiares, amigos, compañeros.

ÍNDICE

DEDICATORIA.....	I
AGRADECIMIENTO	II
ÍNDICE	III
RESUMEN.....	1
ABSTRACT.....	2
INTRODUCCIÓN.....	3
CAPITULO I.....	6
1. EL TRÁNSITO	6
1.1. Antecedentes históricos de la ley de tránsito	6
1.1.1. El derecho de tránsito en el Ecuador	9
1.2. Definiciones de Tránsito	10
1.3. Etimología de la palabra tránsito.....	10
1.3.1. La movilidad	11
1.3.2. Definiciones de movilidad	11
1.3.3. Medios de Movilidad	12
1.4.- Elementos Del Tránsito Y Movilidad	12
1.4.1- Las Señales De Tránsito	12
1.4.2.- Seguridad Vial.....	12
1.4.3.-Peatón.....	13
1.4.4.- Paso De Peatones	14
1.4.5.-El Semáforo	16
1.4.6.- Senda Peatonal.....	17
1.5.- LICENCIAS DE CONDUCIR.....	18
1.5.1.- Definiciones de las Licencias de Conducir	18
1.5.2.- Naturaleza de la licencia.....	19
1.5.3.- Categorías de las licencias de conducir.....	19
1.5.4.- Tipos de licencias de conducir.	20
1.5.5.- Requisitos para la obtención de cualquier tipo o categoría de licencia	21

1.5.6.- Puntaje de la licencia de conducir.....	22
1.5.7.- Recuperación de puntos	23
1.5.7.- Anulación de las licencias de conducir.....	25
CAPÍTULO II.....	26
2.- DIFERENCIA ENTRE DELITO Y CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO.	26
2.1.- La Infracción Penal.....	26
2.2.- Infracciones de tránsito.....	26
2.3.- Clasificación De Las Infracciones De Tránsito	26
2.3.1.- Delitos	27
2.3.2.- Contravenciones.	27
CAPÍTULO III	28
3.- DERECHO CONSTITUCIONAL EN RELACIÓN A LA PROPORCIONALIDAD DE LA PENA O SANCIÓN A LOS CONDUCTORES PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES.....	28
3.2.- Principio de proporcionalidad	29
3.2.1.- La exigencia de adecuación a fin.....	29
3.2.2.- La exigencia de necesidad de penal.	29
3.2.3.- La proporcionalidad en sentido estricto	30
3.3.- Supremacía de la Constitución.....	31
3.3.1.- Supremacía Constitucional	31
3.3.2.- Orden Jerárquico del Ordenamiento Jurídico	31
3.3.2.1.- Orden Jerárquico.	31
3.3.2.2.- Orden Jerárquico del Ordenamiento Jurídico.....	31
3.3.2.3.- Jerarquía	33
3.3.2.4.- Subordinación	33
3.3.3.- La pirámide de Kelsen.	33
3.3.4.- Jerarquía de las leyes	34
3.3.5.- Interpretación de las normas constitucionales más favorables (Nom bis in ídem)	35
3.3.6.- Declaratoria de inconstitucionalidad de las normas legales en el Ecuador.	36

3.4.- Inconstitucionalidad De La Múltiple Sanción En Las Contravenciones De Tránsito	36
3.5.- Contravenciones De Tránsito	41
3.6.- Propuesta de la reforma.....	57
3.7.- Reforma.....	58
CONCLUSIONES.....	60
RECOMENDACIONES.....	61
BIBLIOGRAFÍA	63



CENTRO DE IDIOMAS

RESUMEN

La presente investigación realiza un análisis de la penalidad en las contravenciones determinadas en los artículos 383, 384 y 385 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), pues entendemos son excesivas y desnaturalizan el concepto de contravención que doctrinariamente se lo considera como una infracción penal de menor gravedad que un delito.

Es importante analizar el por qué la imposición de más de una pena, cuando basados en principios de proporcionalidad que establece la Constitución de la República se podría imponer una sola de ellas mas no tres, que menoscaban los Derechos Constitucionales de las personas.

Analizaremos las contravenciones, su significado, su procedencia y verificaremos si es que la determinación de las mismas y sus sanciones son proporcionales a la naturaleza de la conducta cometida.

PALABRAS CLAVES: TRANSITO, CONTRAVENCIONES, INFRACCIONES, MULTIPLE SANCIÓN, PROFESIONALES, NO PROFESIONALES.



CENTRO DE IDIOMAS

ABSTRACT

This investigation makes an analysis of the penalty in contraventions determined in the 383, 384 and 385 of the Organic Penal Code (COIP) articles because we understand they are excessive and at the same time they denaturalize the contravention concept that is doctrinally considered a criminal offense, less serious than a crime.

It is important to analyze why more than one penalty is imposed when based on proportionality principles which are established by the Republic Constitution only one of them could be imposed but not three, which undermine the individuals Constitutional Rights.

We will analyze the contraventions, their meaning, their origin and we will verify if their determination and sanctions are proportional to the nature of the committed behavior.

KEY WORDS: TRANSIT, CONTRAVENTIONS, INFRACTIONS, MULTIPLE PENALTY, PROFESSIONALS, NOT PROFESSIONALS.

Cuenca ,14 de febrero del 2019

EL CENTRO DE IDIOMAS DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA, CERTIFICA QUE EL DOCUMENTO QUE ANTECEDE FUE TRADUCIDO POR PERSONAL DEL CENTRO PARA LO CUAL DOY FE Y SUSCRIBO

DR. JOHN CARVAJAL GONZALEZ
SECRETARIO

INTRODUCCIÓN

La Asamblea Nacional Constituyente luego de revisar las falencias y vacíos legales de la Ley anterior de Transito, tomando en cuenta el alto grado de accidentabilidad en nuestro país en los que perdían la vida cientos de ciudadanos y considerando la misma como el bien jurídico más protegido por la Constitución de la República, pues la vida es también el principal derecho que tiene el ser humano, considerando que es requisito fundamental, básico y necesario para gozar de los otros derechos.

Es entonces que en razón de buscar soluciones que sean verdaderas políticas públicas en el ámbito del transporte, que garantice a los ciudadanos la seguridad en la movilidad, fue necesario contar con una Ley de carácter eminentemente técnico que de forma integral norme en su conjunto los diferentes aspectos relacionados con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y por cuanto la Ley de Tránsito anterior no contemplaba normas claras relacionados con la prevención, ante esas falencias o deficiencias, se expide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se encuentra publicada en el Registro Oficial Nro. 398, de fecha 7 de agosto del año 2.008; y, el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376 de fecha 3 de junio el año 2.009.

Con la entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal en fecha 10 de agosto del 2014, consta en las DEROGATORIAS, concretamente en la **Décimo Octava.-** Deróguense del Título III denominado “De las Infracciones de Tránsito” constante en el Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 07 de agosto de 2008, lo siguiente: el Capítulo I, el Capítulo II, el Capítulo III, el Capítulo IV, el Capítulo V, los artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo

VI, el Capítulo VIII, los artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Capítulo IX, los artículos 175 y 176 del Capítulo X; y los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI. (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014). Contempla novedosas reformas e involucra a otros actores sociales que anteriormente no eran sujetos de sanciones y como novedad principalmente se instituye o se ingresa a este ordenamiento legal, el sistema de puntaje aplicado a las licencia de conducir; lo que ocasionó múltiples reacciones por parte de los conductores de vehículos, sobre todo de los conductores profesionales, quienes hacen de la conducción su modo de vida, en especial aquellos que trabajan en el transporte público y que se encuentra legalmente asociados a una Cooperativa o Compañía de Transporte Público, en razón de que corren el riesgo de perder su trabajo por la reducción de puntos hasta completar el máximo de treinta que otorga la ley.

También dispone Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores peatones deban ser sancionados pecuniariamente por infringir la Ley cuando cometan una contravención de tránsito.

El COIP, en lo que refiere a las contravenciones generó un grave problema, ya que los agentes empezaron a entregar boletas de citación a partir del 8 de octubre del año 2.008, una vez que a nivel nacional los diferentes organismos de tránsito se pusieron de acuerdo en la elaboración del formato único de dichas boletas, y las que no eran impugnadas se convertían en títulos de crédito y eran sancionados sin necesidad de sentencia, lo que contraviene a lo que dispone el Art. 76 numeral 2 de la Constitución de la República del Ecuador. Es decir, se viola además el principio de legalidad procesal Art. 76 numeral 3, en la parte que dice. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio

de cada procedimiento, que es conocida como el principio de nullan poena sine juicio.

Por lo que el estudio lo enfocaré en las contravenciones de tránsito y analizar la Inconstitucionalidad en la múltiple Sanción de las ccontravenciones de tránsito, determinadas en los artículos 383, 384, y 385 del Código Orgánico integral penal (COIP), pues consideramos son excesivas y desnaturalizan el concepto de contravención que doctrinariamente se lo considera como una infracción penal de menor gravedad que un delito.

La múltiple sanción por el cometimiento de una contravención provoca en el conductor la violación de sus derechos constitucionales, por el mismo es sancionado varias veces por el cometimiento de una de una sola contravención, para realizar este análisis utilizaremos la técnica cualitativa, desde diferentes aspectos legales y jurídicos de las normas de conducta ciudadana.

CAPITULO I

1. EL TRÁNSITO

1.1. Antecedentes históricos de la ley de tránsito

A través del tiempo el mundo ha estado en constante cambio, un ámbito o de evolución ha sido la materia de tránsito que se encuentra inmersa en las leyes de Tránsito, la cual se ha venido aplicando de distintas maneras en cada época con el fin de controlar el 'fenómeno del tránsito alrededor del mundo. El tránsito, la movilidad y la necesidad de transportarse de un lugar a otro se remontan al inicio de la humanidad, y nace así un ordenamiento jurídico que regule esta materia con respecto a la movilidad humana.

Las leyes referentes a la materia de Tránsito nacieron con la necesidad de los comerciantes de dirigirse de un lugar a otro es así que desde la antigüedad las personas buscaban establecer parámetros de circulación, de tal manera que se dedicaron a crear carreteras, caminos y vías.

En distintas civilizaciones como la Siria, la Persia, la Babilónica y sobre todo la China surgieron nociones sobre como normar el tránsito y como desarrollar el comercio con las carreteras. Se tiene como datos que la primera civilización que creó una reglamentación en tema de tránsito 'fueron los chinos en el año 1222 que ya establecían los tamaños y las velocidades de tránsito, al igual que los Romanos crearon varias rutas que unieron Europa, Asia, y África, por lo que cada mil pasos colocaban un símbolo que era una piedra llamada miliar, la que indicaban la distancia que faltaba por recorrer, para alcanzar la ciudad más cercana.

Los incas desarrollaron sistemas parecidos a las carreteras chinas. Los automóviles aparecieron como un símbolo de la sociedad industrial, por lo que dio vida a las formas de control de los vehículos, naciendo así las leyes de tránsito para controlar las acciones del hombre sobre el transporte generando sanciones en caso de daños o accidentes.

Es por ello que la Ley de Tránsito nació en busca de la necesidad de crear un ordenamiento jurídico, que prevenga, ordene, sancione, las faltas que se generen por el manejo o conducción de un automotor ya sea por la culpa de la persona o por algún desperfecto de la máquina. En el Ecuador el juzgamiento por infracciones de tránsito era conocidas y juzgadas por las Comisarías de Tránsito y estaban reguladas en un capítulo muy reducido del Código Penal.

Con el desarrollo y construcción de varias carreteras y la unión de casi todo el país, se vio la necesidad de abandonar el Sistema Penal Común, y adoptar un sistema de Tránsito que se acople a las diferentes circunstancias que pueden generarse en la comisión de un delito en materia de tránsito que son muy diversas al tema Penal común y se reúnan una serie de condiciones especiales como la falla técnica de un motorizado, la impericia, negligencia de un chofer, situaciones climáticas y atmosféricas, estado de las vías, etc.

El Dr. al referirse al tema considera que La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividen en delitos y contravenciones en dicho cuerpo legal sustentaron la creación de los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento, luego la Ley de Tránsito ha ido evolucionando con el paso del tiempo, hasta llegar a La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que la norma con primacía

para el sector transportista, la misma que entró en vigencia el 2 de agosto de 1996. (Vivanco, 2013)

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre fue un conjunto de normas y reglamentos que reguló casi todos los medios de circulación, el tránsito y el transporte terrestre en los que estaban vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, la circulación peatonal y la conducción de semovientes. Así podíamos encontrar en su artículo 1, el objetivo y ámbito de aplicación de estas normas donde se halla explícitamente de controlar y prevenir los accidentes de tránsito, se aborda el tema de la contaminación brindando ciertos parámetros y aspectos para juzgar las infracciones de tránsito. Esta ley estaba compuesta por una normativa moderna, aplicable a la época de la vigencia y que en si su estructura cubría casi todos los aspectos necesarios a la época, contenía tres libros en donde:

El primero que contaban todos los organismos, autoridades, escuelas para la capacitación de conductores profesionales y no profesionales, a la educación obligatoria en escuelas y colegios para normar cultura en tránsito, requisitos para adquirir la licencia de conducir y además normas de prevención de la contaminación y el ruido, El libro segundo contenía las infracciones de tránsito y con sus respectivas penas y El libro tercero con norma para la jurisdicción de los juicios de tránsito y con el procedimiento para ellos. Es así que se puede ver que existieron ya cambios significativos en el tema de tránsito, ya que se creaban procedimientos especiales, que tenían una norma especial, la misma que contenía ya multas y prisión por el incumplimiento de la norma, se tomaban ya en cuenta asuntos como la contaminación, normas de los accidentes, se detallaban más contravenciones. La Ley de Tránsito Transporte Terrestre estuvo vigente doce años la misma que con el cambio de gobierno del Ecuador, se cambió esta Ley convirtiéndose en Ley orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, emitido por la

Asamblea Constituyente dando un cambio radical a esta normativa jurídica.

1.1.1. El derecho de tránsito en el Ecuador

Después de estar en vigencia por más de una década La Ley de Transporte de 1996, la Asamblea Constituyente en el gobierno del Eco. Rafael Correa, creó

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ajustándose a la nuevas políticas dictadas por los gobernantes de turno, con el fundamento que la anterior ley no precautelaba o prevenía el cometimiento de las infracciones de tránsito y con ello la seguridad de la población ecuatoriana se encontraba en riesgo, por lo que de una manera mucho más técnica y sistemática en el desarrollo de su normativa entró en vigencia mediante el Registro Oficial número 398, de fecha 10 de agosto del 2008.

Las principales reformas se encontraron en las licencias de conducir, contravenciones y multas, además de agregar nuevos sujetos infractores de la ley de tránsito como son los peatones, los mismos que les sanciona en caso de contravenciones de una manera pecuniaria es decir con el pago de ciertas cantidades de dinero ya establecidos en la ley, la que está compuesta por seis Libros los mismos que se mantienen casi en su totalidad con la reforma del 2011 que su sufrió esta Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, cambiando solo el último libro ya que se eliminan ciertos organismos y que se eliminan ciertos organismos atribuciones, crea la posibilidad de los inmigrantes ecuatorianos puedan conducir en el Ecuador a su retorno solo con la presentación de la licencia de conducir otorgada en el país de origen durante el tiempo que dure su visa, además en esta reforma encontramos nuevos cambios para regular el tránsito, como son los GAD municipales, metropolitanos y gobiernos autónomos descentralizados, la reforma también trae sanciones drásticas por la ingesta de alcohol durante la conducción de vehículos y más aún

cuando se trata del transporte público, de puntos de la licencia, suspensión de la licencia por reincidencia encontravenciones, pero lo que más alarma es la desproporcionalidad de la pena, por la múltiples sanciones en las contravenciones de tránsito tales como: sanción pecuniaria, cobro de multa, rebaja de puntos, pena privativa de libertad, retención del vehículo, cobro de dinero por el traslado del vehículo en Wincha, y el cobro del garaje, incluso se vulnera el derecho al trabajo de rango constitucional ya que por la pérdida de puntos, pierden la profesión, ya que la licencia es revocada definitivamente.

1.2. Definiciones de Tránsito

“El tránsito es el concepto que utilizamos en nuestra lengua para denominar a aquel movimiento y flujo de vehículos.

El tránsito es el concepto que utilizamos en nuestra lengua para denominar a aquel movimiento y flujo de vehículos que circulan por una calle, una ruta, una autopista o cualquier otro tipo de camino, así como también del peatón, quien es el más vulnerable.

Sin lugar a dudas, el tránsito es una cuestión que experimentamos y está íntimamente vinculada a las movilizaciones que realizamos por la ciudad cuando las personas vamos a trabajar, a estudiar o a realizar cualquier otro tipo de actividad que implica transitar por las calles y vías de una ciudad.” (Flores-Martin, 2015).

1.3. Etimología de la palabra tránsito

La palabra tránsito, proveniente etimológicamente del latín “transitus” alude a la acción de circular, de pasar de un sitio hacia otro, ya sea a pie o conduciendo algún vehículo, por calles u otros caminos, aunque también puede referirse a la circulación que se produce en el interior de las viviendas para desplazarse de un cuarto a otro.

Quienes transitan pueden ser personas, animales o cosas, obedeciendo el desplazamiento a múltiples fines: las personas pueden transitar para trabajar, para visitar amigos o parientes, para conocer lugares, etcétera; las mercaderías y cosas, suelen hacerlo para su comercialización o mudanza. (Flores-Martin, 2015).

1.3.1. La movilidad

El concepto de movilidad, hace referencia a una nueva forma de abordar los problemas de transporte desde un marco integral, el cual busca hacer equitativo el uso de la malla vial por los diferentes actores, puesto que se considera un recurso escaso que nunca podrá crecer al ritmo que crece el parque automotor, con el fin de facilitar las nuevas necesidades de desplazamiento de las personas y de las mercancías, en una ciudad o región. (Flores-Martin, 2015).

1.3.2. Definiciones de movilidad

Es la capacidad para trasladarse de un lugar a otro.

Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

A la movilidad lo definimos como el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico.

En general, los desplazamientos de las personas y de las mercancías se han tornado cada vez más difíciles de realizar y de solucionar por parte de las administraciones locales, y todo parece indicar que el fenómeno seguirá creciendo en el futuro. En estas condiciones, se requieren esfuerzos innovadores que superen y complementen medidas como las enfocadas a ampliar las infraestructuras, regular el estacionamiento,

cambiar la actitud de los usuarios, promover un mayor uso de medios alternativos, etc. (Flores-Martin, 2015).

1.3.3. Medios de Movilidad

Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público, pero también andando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Es decir, facilitar la accesibilidad a determinados lugares: a pesar de ciertas campañas de publicidad pocas personas disfrutaban por el simple hecho de desplazarse. (Flores-Martin, 2015).

1.4.- Elementos Del Tránsito Y Movilidad

Los conceptos de tránsito y movilidad, requiere el conocimiento de ciertos elementos que a continuación enumeramos y definimos:

1.4.1- Las Señales De Tránsito

Las señales de tránsito son aquellos carteles que pululan en cantidades por calles, rutas y caminos, entre otros.

También diremos que las señales de tráfico o señales de tránsito son los signos usados en la vía pública para impartir la información necesaria a los usuarios que transitan por un camino o carretera, en especial los conductores de vehículos y peatones.

1.4.2.- Seguridad Vial

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y

normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

El concepto de seguridad vial se utiliza para referirse a todo el conjunto de medidas para la prevención de accidentes.

1.4.3.-Peatón

A instancias del ámbito vial, se denomina como peatón al individuo que transita por la calle a pie, es decir, que lo hace caminando y no en vehículo, como son los casos de los automovilistas que conducen un automóvil, el ciclista que transita en bicicleta, o el motociclista que hace lo propio, pero en una motocicleta.

Como consecuencia que el peatón no anda por la calle en ningún vehículo como sucede con los otros casos mencionados es que dispone de una serie de prioridades con respecto a quienes circulan en algún vehículo. Así, por ejemplo, en los cruces peatonales es el peatón quien tiene prioridad a la hora de cruzar y el automovilista, ciclista o motociclista deberán cederle el paso y continuar su marcha una vez que el peatón haya cruzado. (Flores-Martin, 2015).

Las políticas viales y asimismo los organismos que se ocupan de difundir mensajes que contribuyan a un armónico y correcto desempeño vial, tanto por parte de quienes caminan como el peatón o quienes manejan un automóvil, deberán, a través de la enseñanza y de la instalación de señales, de instruir a todos los que transitan por espacios públicos cómo deben comportarse para evitar accidentes de tránsito. (Flores-Martin, 2015)

“Es importante en este sentido que las sendas peatonales estén correctamente delimitadas en las calles y por otra parte que se coloquen

carteles con el signo de peatones (un hombrecito en acción de caminar) para distinguir aquellas vías en las que los peatones tienen prioridad de cruce y de este modo prevenir a los automovilistas para que no circulen a altas velocidades por ellas”. (Flores-Martin, 2015)

Lamentablemente, en muchas partes del mundo la situación vial es ciertamente deficiente y como consecuencia es constante el acontecer de accidentes de tránsito, especialmente automovilistas que atropellan peatones, ya sea porque no se respetan los cruces peatonales como correspondería o porque asimismo los peatones no respetan los propios signos de tránsito y cruzan cuando no deberían hacerlo, cuando no tienen pase libre.

Lo más eficiente para contrarrestar un estado de cosas como el indicado es la enseñanza, es decir, enseñarles tanto a peatones como a quienes conducen automóviles cómo deben conducirse en las calles. Significado de señales de tránsito, respeto de las mismas, anuncios que inviten a respetarlas por los medios de comunicación y por supuesto la presencia de autoridades de tránsito en las calles que velen y garanticen el cumplimiento de las normas.

1.4.4.- Paso De Peadones

Se denomina como paso de peatones a aquella zona de la calle en la cual los peatones deben cruzar la misma. Está ubicada en el comienzo de la calle a poca distancia de la intersección con la otra calle y está identificada y delimitada por unas líneas gruesas horizontales de color blanco.

Cabe destacarse que las autoridades que tienen a su cargo el control de las señales viales o de cualquier cuestión vinculada al tránsito vehicular y de peatones deben asegurarse que esta zona conocida como paso de peatones esté siempre bien identificada para así evitar accidentes o siniestros viales que se cobren la vida de peatones.

Porque en caso de no estarlo, el automovilista, al no apreciarlas, puede acelerar su marcha o no detenerse como corresponde y entonces si hay un peatón desprevenido puede ocurrir lo peor.

Siempre que el semáforo se pone en color rojo, hecho que les indica a los automovilistas que deben detener totalmente su marcha, el peatón podrá cruzar por ese paso, por ello mismo es que los automóviles deben detenerse siempre detrás de esa zona. Es una falta vial que puede ser castigada sino lo hacen.

Por otra parte, es importante que indiquemos que, en todos aquellos pasos de peatones, aun cuando no exista un semáforo que ordene mejor el cruce, o en el caso de tratarse de esquinas donde doblan los automóviles que sí tienen paso, el peatón siempre tendrá prioridad para cruzar por esa zona.

Ahora bien, debemos también indicar que muchas veces los peatones no respetan esta indicación vial y suelen cruzar las calles más allá del paso de peatones, por ejemplo, lo hacen a mitad de calle y obviamente en estos casos es donde más posibilidad existe que un automóvil los atropelle porque puede no llegar a frenar si es que el peatón cruza intempestivamente por un espacio donde no está previsto ni permitido que lo haga. (Flores-Martin, 2015).

Así como los automovilistas deben respetar una enorme cantidad de señales para evitar siniestros viales y poder lograr un tránsito ordenado, los peatones también tienen responsabilidad en ello y por ello en lo que les compete como tales también deben respetar los cruces de calles y hacerlo como ya dijimos en las zonas correspondientes.

1.4.5.-El Semáforo

El semáforo es uno de los elementos más característicos de las calles de cualquier ciudad del mundo y una de las señales de tránsito más importantes a la que debemos prestar suma atención dado que su misión es la de regular el tránsito vehicular y el de los peatones.

Es decir, a través de las tres luces que disponen y que se encienden de manera alternada, los automóviles y los peatones saben, si tienen que detenerse, si deben estar alertas porque tienen poco tiempo para transitar o si tienen vía libre para circular por la vía o camino por el que lo hacen.

El color verde implica que el automóvil puede transitar por los caminos a las velocidades y con las condiciones dispuestas por el resto de las normas, cuando cambia al color amarillo le indica al automovilista que debe aminorar su marcha porque pronto llegará la luz roja que es la que indica que debe parar la marcha porque la calle que cruza es la que a partir de ese momento tendrá marcha libre y asimismo los peatones tendrán la posibilidad de cruzar la calle por la correspondiente senda peatonal. (Flores-Martin, 2015).

Esto último es sumamente importante que se respete porque el automóvil debe parar justo antes o en la raya que anticipa la senda peatonal, así entonces cuando el semáforo cambia de verde a amarillo el automovilista debe estar alerta que el cambio a rojo es inminente y entonces deberá ir aminorando su marcha para parar antes de llegar a la senda peatonal.

“Por otra parte, existen semáforos cuya misión es orientar a los peatones, por caso, lo ideal es que cuando se esté en el rol de peatón se los chequee con atención y detalle. Normalmente presenta la figura de

una persona caminando y cuando se encuentra encendido con luz transparente le indica al peatón que puede cruzar sin problemas porque el tránsito está detenido y tiene el paso; cuando el hombrecito está parado y titila en rojo le advierte al peatón que debe apurarse porque pronto cambiará la señal a la del hombrecito parado, fijo e iluminado con luz roja que indica NO cruzar de ninguna manera.” (Flores-Martin, 2015).

“De lo expuesto entonces se desprende claramente que no respetar las señales de un semáforo constituye una falta vial gravísima que puede ser plausible de ser castigada a través de una multa que implique dinero o retiro de la licencia del conductor, dependiendo de las legislaciones y de la reiteración de faltas.” (Flores-Martin, 2015).

1.4.6.- Senda Peatonal

El concepto de senda peatonal es aquel que se aplica al sector de la vía urbana en el cual pueden caminar libremente los peatones o las personas que van a pie. Del mismo modo que muchos otros elementos viales, la senda peatonal tiene como objetivo final la organización de la circulación no sólo de los automóviles si no también, y principalmente, de los peatones, otorgándoles un espacio seguro por donde cruzar y atravesar cuadras y obligando además a los autos y otros vehículos a respetarlo. La senda peatonal (conocida en algunos países también como paso de cebra por recordar a la combinación de rayas blancas y negras que caracterizan a la cebra) es un espacio especialmente designado en la vía pública para el cruce de los peatones. La senda peatonal es fácilmente reconocible porque es una columna relativamente ancha compuesta de líneas blancas horizontales por las cuales tienen autorizado el cruce las personas. El nombre de paso de cebra es tal porque en combinación con el negro del asfalto típico de la vía pública, las rayas blancas recuerdan a este animal.

Las sendas peatonales se encuentran siempre en las esquinas de las calles y su objetivo principal es organizar el tránsito de peatones, así como también protegerlos de los automóviles que pasan por cada calle o avenida. Esto es así porque los autos deben parar siempre detrás de la senda peatonal ante un semáforo en rojo, dejando entonces asegurado un espacio cómodo y amplio para las personas que van a pie. Las sendas peatonales nunca se encuentran a mitad de una calle ya que se considera altamente peligroso que un peatón cruce por ese espacio en vez de las esquinas (la mitad de la calle es siempre el espacio en donde los vehículos aceleran). En muchos casos, las sendas peatonales suponen también prioridad para los transeúntes en el caso de que los autos tengan también permitido pasar (por ejemplo, cuando doblan en una esquina y hay en ella una senda peatonal).

1.5.- LICENCIAS DE CONDUCIR

Concepto

Una licencia (del latín licentia) es un permiso para hacer algo. El término también permite nombrar al documento o contrato en que consta la licencia en cuestión.

Cuando el conductor viola las leyes de tránsito, es posible que le quiten la licencia y que pierda la autorización para conducir.

1.5.1.- Definiciones de las Licencias de Conducir

La licencia de conducir es el documento habilitante para poder conducir vehículos a motor en todo el territorio ecuatoriano.

La Agencia Nacional de Tránsito es la entidad pública en donde debes realizar el trámite de sacar la licencia de conducir por primera vez, o en caso de caducidad o pérdida, también podrás renovar la licencia de conducir.

La licencia de conducir, por otra parte, es el documento que contiene la autorización administrativa para la conducción de vehículos en la vía pública. Cada ciudad o país tiene sus propios criterios para otorgar estas licencias.








1.5.2.- Naturaleza de la licencia

Art. 92.- La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control. La capacitación y formación estará a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Constituyente, REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, 2008).

1.5.3.- Categorías de las licencias de conducir

La licencia en el territorio ecuatoriano se encuentra divididas en las categorías “no profesionales” y “profesionales” y cada una de ellas tiene tipos.

1.5.4.- Tipos de licencias de conducir.

		CATEGORÍA DE LICENCIAS	
	TIPO	CARACTERÍSTICAS	VEHICULO
NO PROFESIONALES	A	Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones.	
	B	Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes.	
	F	Para automotores especiales adaptados de acuerdo a la capacidad especial del conductor.	
PROFESIONALES	A1	Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A.	
	C	Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los vehículos comprendidos en el tipo B	
	C1	Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.	
	D	Para servicio de pasajeros (intracantonales, interprovinciales, intra – provinciales, intraregionales y por cuenta propia); y para	




	vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.	
D1	Para escolares, institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.	
E	Para camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y los vehículos estatales con estas características.	
E1	Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales.	
G	Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, moto niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).	

Imagen 1: Tipos de Licencia de conducir: www.ant.gob.ec

1.5.5.- Requisitos para la obtención de cualquier tipo o categoría de licencia

Art. 96.- El titular de una licencia de conducir, podrá obtener cualquier tipo o categoría, luego de cumplir con los requisitos que señale la Ley, el Reglamento y demás

disposiciones vigentes, siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos:

a) Tener vigencia, al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría no profesional tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría del tipo que desea acceder;

b) Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación a la clase de vehículo que aspira conducir.

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de 5 años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de lo cual serán obligatoriamente renovadas.

Para el caso de la licencia C, no será necesaria la condición establecida en el literal a).

1.5.6.- Puntaje de la licencia de conducir

Art. 97.- Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo. Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría. Las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.

1.5.7.- Recuperación de puntos

Las sanciones por la pérdida de puntos están descritas en el Art. 98 LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, y son las siguientes:

- a) Perdidos los primeros 30 puntos, la licencia será suspendida por 60 días y será obligatorio tomar un curso en las Escuelas de Conducción de Choferes No Profesionales, Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Escuelas Politécnicas y las Universidades legalmente autorizados por la Agencia Nacional para brindar dichos cursos, que de aprobarse se recuperarán sólo 20 puntos.
- b) Si se perdiesen nuevamente los 20 puntos, se sancionará con 120 días de suspensión de la licencia y se tomará otro curso en las mencionadas instituciones, que de aprobarse sólo se recuperarán 15 puntos a la licencia de conducir.
- c) A partir de la tercera oportunidad que se pierdan los 15 puntos, de ahí en adelante se suspenderá cada vez la licencia por un año y se deberá tomar un nuevo curso para la recuperación de los 15 puntos.

La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso, y el cumplimiento del plazo de la suspensión no releva de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos. La realización del curso para recuperación de puntos incluirá una evaluación psicológica y deberá aprobarse en una escuela distinta a la que emitió el Título de Conductor.

- d) En los casos de renovación de licencia, la misma se emitirá con los puntos que correspondan según lo establecido en líneas

anteriores. En ningún caso la renovación extinguirá los puntos perdidos previamente.

- e) El conductor al que le hubieren suspendido la licencia por más de cuatro ocasiones según lo dispuesto en líneas anteriores, perderá el derecho a renovarla.
- f) El conductor que no haya sido sancionado en al menos un año, contabilizado desde la última infracción sancionada, gozará de dos puntos extras que se incrementarán automáticamente a su licencia de conducir para el siguiente año.
- g) De manera excepcional, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá autorizar la recuperación de dos puntos a la licencia de conducir que no se encuentre suspendida, revocada o anulada, siempre que el conductor justifique documentadamente haber sido capacitado en temas inherentes al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial por el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional (SECAP), en la forma y bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones que se establezca para el efecto en la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL y su Reglamento. (CONSTITUYENTE, REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, 2008).

La recuperación de puntos prevista en los literales anteriores, se efectuará una vez al año, siempre y cuando el conductor mantenga en su licencia de conducir puntos vigentes, por lo tanto, la extinción total de los mismos acarrea la obligatoriedad de tomar el curso de recuperación de puntos dispuesto en el primer inciso del presente artículo.

En cualquiera de los casos, la recuperación de puntos será hasta un máximo de 30 y los puntos extras que no hayan sido incrementados no son acumulables para las siguientes renovaciones.

1.5.7.- Anulación de las licencias de conducir

Art. 99.- Las licencias de conducir pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por la autoridad del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competente.

Art. 100.- Las licencias de conducir serán anuladas cuando se detecte que estas han sido otorgadas mediante un acto viciado por defectos de forma o por falta de requisitos de fondo, esencialmente para su validez.

Serán revocadas cuando sobrevengan impedimentos que incapaciten física, mental o legalmente a su titular para conducir.

Serán suspendidas cuando no superen algunas de las pruebas a las que deben someterse para la renovación; por efecto de pérdida del total del puntaje en el registro de la licencia de conducir; o por cometer aquellos delitos de tránsito que conlleven a esta sanción y en los casos determinados en esta ley. (CONSTITUYENTE, LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, 2008)

CAPÍTULO II

2.- DIFERENCIA ENTRE DELITO Y CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO.

Las diferencias entre delitos y contravenciones, al respecto la doctrina es unánime, está basada en la gravedad del hecho ilegítimo que da margen para que se haga una graduación diferente de las penas, así en los delitos son más drásticas en relación a las contravenciones, tanto más que a las contravenciones se les conoce como de menor gravedad. Las contravenciones cumplen con los mismos requisitos de la infracción penal conducta típica, antijurídica y culpable. Reitero se le conceptúa como falta menor. De lo dicho los delitos son o revisten mayor gravedad.

2.1.- La Infracción Penal

Infracción penal: Acción u Omisión ilícita, sancionada en el Código Orgánico Integral Penal. Por su gravedad, puede ser un delito o una falta. El delito a su vez puede ser grave o menos grave. Las faltas son infracciones leves.

Art. 18 COIP “Infracción Penal”. Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código. (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014)

2.2.- Infracciones de tránsito

Art. 371 COIP. Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

2.3.- Clasificación De Las Infracciones De Tránsito

Art. 19 del COIP. -Clasificación de las infracciones. - (Reformado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 598-3S, 30-IX-2015). - Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones. (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014)

2.3.1.- Delitos

Delito es la conducta típica, antijurídica e imputable, sometida a una sanción penal y a veces a condiciones objetivas de punibilidad. Supone una infracción del Derecho penal. Es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley. (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

2.3.2.- Contravenciones.

Son pequeñas irregularidades de la conducta (actos antijurídicos) que vulneran o ponen en inminente peligro tanto a las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial ecuatoriana como también a las personas, lugares y bienes susceptibles de dicho desplazamiento.

Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

Culpa es el término jurídico que, según Francesco Carrara, al igual que la negligencia, supone la voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho.

CAPÍTULO III

3.- DERECHO CONSTITUCIONAL EN RELACIÓN A LA PROPORCIONALIDAD DE LA PENA O SANCIÓN A LOS CONDUCTORES PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES

La Constitución de la República del Ecuador, es una de las más avanzadas en el mundo en cuanto a ser proteccionista en el ejercicio de sus derechos que son de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte. Por algo el Art. 1 del referido cuerpo legal, dice: El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, debiendo acotar que no solo es protectora de los derechos consagrados en la Carta Fundamental del Estado, sino que incluso tiene una concepción ius naturalista conforme así lo establece el numeral 7 del Art. 11 ibídem, que expresamente dice:

El reconocimiento de los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos, no excluirá los demás derechos derivados de la dignidad de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades, que sean necesarios para su pleno desenvolvimiento.

Tutela los derechos inherentes al ser humano, incluso no se puede negar los derechos aún a falta de norma expresa, ni restringir el contenido de los derechos, ni de las garantías constitucionales.

En lo que concierne al tema que me ocupa en esta investigación me he de referir a lo que establece el Art. 76 ibídem. En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

3.2.- Principio de proporcionalidad

El principio de proporcionalidad responde a la idea de evitar una utilización desmedida de las sanciones previstas en la infracción penal, para ello se limita su uso a lo imprescindible que no es otra cosa que establecerlas e imponerlas exclusivamente para proteger bienes jurídicos valiosos, encuentra su justificación en el Art. 76 numeral 7 de la Constitución Ecuatoriana. Con mayor razón si se trata de una pena privativa de la libertad e incluso en una medida de seguridad de prisión preventiva, que configuran el estatuto básico del ciudadano y, por tanto, sólo se pueden limitar en casos excepcionales. (última ratio). Por ello este principio de proporcionalidad tiene rango constitucional.

El principio de proporcionalidad en doctrina suele estudiarse desde dos sentidos, el amplio y el estricto, pero este último se encuentra recogido dentro del primero. Por tanto, la proporcionalidad en sentido amplio engloba tres exigencias:

3.2.1.- La exigencia de adecuación a fin

Implica que bien el juez o el legislador tienen que elegir la medida o sanción que sea adecuada para alcanzar el fin que la justifica. Para ello han de tener en cuenta el bien jurídico que se tutele. La pena óptima ha de ser cualitativa y cuantitativamente adecuada al fin.

3.2.2.- La exigencia de necesidad de penal.

Si se impone una pena innecesaria se comete una injusticia grave, para que la pena sea necesaria tiene que darse 3 requisitos: (los últimos

dos dirigidas sobre todo al legislador, al juez solo en la medida en que tiene que individualizar).

a. La exigencia de menor injerencia posible o de intervención mínima: es decir, la sanción que se imponga ha de ser la menos grave posible de las que tengamos a disposición. Este requisito ha de exigirse tanto en el momento de la culminación de la pena abstracta (o determinación en abstracto de la pena: por ejemplo lo 10 a 15 años) como en la fijación de la pena en concreto (11 años).

b La exigencia de fragmentariedad: lo que significa que al legislador no le compete castigar todos los delitos sino sólo aquellos que vayan contra bienes jurídicos susceptibles de protección penal y que solo se recurre al Derecho Penal, frente a los ataques más graves e intolerables.

c. La exigencia de subsidiariedad: quiere decir que el Derecho Penal solo ha de intervenir de manera residual, cuando se demuestre que el resto de mecanismos del ord. jurídico han fracasado en la tutela de un bien jurídico agredido. En primera instancia nunca debe intervenir el Derecho Penal, sólo en última ratio.

3.2.3.- La proporcionalidad en sentido estricto

Se exige básicamente al juez para que este realice un juicio de ponderación o valoración donde valore la carga o gravedad de la pena (la cual tiene que venir dada por determinados indicios: gravedad conducta, bien a proteger, etc.) y el fin que persigue con esa pena.

Es justamente este principio el que se vulnera en las sanciones que establece el COIP; en las contravenciones.

3.3.- Supremacía de la Constitución

3.3.1.- Supremacía Constitucional

La Supremacía Constitucional es un principio teórico del Derecho constitucional que postula, originalmente, ubicar a la Constitución de un país jerárquicamente por encima de todo el ordenamiento jurídico de ese país, considerándola como Ley Suprema del Estado y fundamento del sistema jurídico. Según cada país los tratados internacionales ratificados por el país gozan de igual rango (rango constitucional) o superior a las leyes e inferior a la constitución.

La Supremacía de la constitución tiene su base legal en el Art.7 La constitución es la norma suprema y el fundamento del ordenamiento jurídico. Todas las personas y los órganos que ejercen el poder público están sujetos a esta constitución. (Constituyente, Constitución del Ecuador, 2008)

3.3.2.- Orden Jerárquico del Ordenamiento Jurídico

3.3.2.1.- Orden Jerárquico.

La palabra Orden tiene varios significados, pero el más importante viene de colocar cada cosa en su lugar de acuerdo a una jerarquía lógica. En este sentido, el Orden Jerárquico implica dar una estructuración de acuerdo a la importancia de cada elemento. Es decir, siempre en primer lugar de ese Orden Jerárquico va a estar aquel elemento que es de total relevancia para la continuación del mismo.

3.3.2.2.- Orden Jerárquico del Ordenamiento Jurídico.

Establecidos ambos conceptos por separado, para poder determinar al orden Jerárquico del ordenamiento Jurídico como a la

organización del sistema Jurídico de un Estado partiendo de la norma máxima o suprema, a partir de la cual se van a regir el resto de las normas.

En el caso de nuestro ordenamiento Jurídico, el orden Jerárquico viene encabezado por la Constitución de la República del Ecuador; que, al ser la Norma Suprema, ninguna otra ley puede tener mayor Jerarquía que la misma (sólo en caso de tratados de Derechos Humanos donde resulten más favorables que los establecidos en ella Artículo 417 ibídem).

La Jerarquía de nuestra Constitución se encuentra reflejada dentro del Articulado constitucional, específicamente en el Artículo 424:

“La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica”.

La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público.

(Principio de Supremacía Constitucional). Este artículo establece claramente que sobre la Constitución no hay ninguna Ley; y que cualquier ley que sera creada, debe respetar su contexto, de manera tal que cualquier Ley que colide con ella no tiene eficacia jurídica.

Pero el Orden Jerárquico, no es un invento del Estado Ecuatoriano. Esta estructura o Sistema Jurídico fue concebido por el Jurista, Político y Filósofo del Derecho Austriaco Hans Kelsen.

Kelsen llamado también el fundador de la Teoría Pura del Derecho de acuerdo a la concepción piramidal del Derecho pretendía dar un carácter de ciencia a la misma. Sobre el particular, tenemos que decir que “piramidarizar” el derecho es una forma de hacer ciencia en el sentido de

categorizar las normas desde un estado superior a otro inferior, esto pasa también por ejemplo en la biología, la taxonomía es una forma de hacer ciencia en la misma, pero es insuficiente para proclamarla como ciencia: es decir, remitiéndonos solo a esta categorización tendríamos que ver también los aspectos políticos, muy ligados al derecho, pues no existe lo uno sin lo otro.

3.3.2.3.- Jerarquía

Organización o clasificación de categorías o poderes, siguiendo un orden de importancia.

3.3.2.4.- Subordinación

Dependencia de una persona o una cosa respecto de otra o de otras, por las que está regida o a las que está sometida.

3.3.3.- La pirámide de Kelsen.

Art. 425 de la Constitución de la República del Ecuador dice:
El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. (Constituyente, Constitución del Ecuador, 2008)

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.

Art. 426.- Todas las personas, autoridades e instituciones están sujetas a la Constitución. Las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, aplicarán directamente las normas constitucionales y las previstas en los instrumentos internacionales de derechos humanos siempre que sean más favorables a las establecidas en la Constitución, aunque las partes no las invoquen expresamente. (Constituyente, Constitución del Ecuador, 2008)

Los derechos consagrados en la Constitución y los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de inmediato cumplimiento y aplicación. No podrá alegarse falta de ley o desconocimiento de las normas para justificar la vulneración de los derechos y garantías establecidos en la Constitución, para desechar la acción interpuesta en su defensa, ni para negar el reconocimiento de tales derechos.

3.3.4.- Jerarquía de las leyes

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. (Constituyente, Constitución del Ecuador, 2008)

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.

3.3.5.- Interpretación de las normas constitucionales más favorables (Nom bis in ídem)

Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

1. Los derechos se podrán ejercer, promover y exigir de forma individual o colectiva ante las autoridades competentes; estas autoridades garantizarán su cumplimiento.
5. En materia de derechos y garantías constitucionales, las servidoras y servidores públicos, administrativos o judiciales, deberán aplicar la norma y la interpretación que más favorezcan su efectiva vigencia.

Art. 427.- Las normas constitucionales se interpretarán por el tenor literal que más se ajuste a la Constitución en su integralidad. En caso de duda, se interpretarán en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos y que mejor respete la voluntad del constituyente, y de acuerdo con los principios generales de la interpretación

constitucional. (Constituyente, Constitución del Ecuador, 2008)

3.3.6.- Declaratoria de inconstitucionalidad de las normas legales en el Ecuador.

Consulta de una norma contraria a la Constitución

Art. 428.- Cuando una jueza o juez, de oficio o a petición de parte, considere que una norma jurídica es contraria a la Constitución o a los instrumentos internacionales de derechos humanos que establezcan derechos más favorables que los reconocidos en la Constitución, suspenderá la tramitación de la causa y remitirá en consulta el expediente a la Corte Constitucional, que, en un plazo no mayor a cuarenta y cinco días, resolverá sobre la constitucionalidad de la norma. (Constituyente, Constitución del Ecuador, 2008)

Si transcurrido el plazo previsto la Corte no se pronuncia, el perjudicado podrá interponer la acción correspondiente.

3.4.- Inconstitucionalidad De La Múltiple Sanción En Las Contravenciones De Tránsito.

Si tomamos como referencia el delito de daños materiales previstos en el Art 380 del COIP, que lo transcribo textualmente dice:

Art. 380.- Daños materiales.- (Reformado por el Art. 6 de la Ley s/n, R.O. 598-3S, 30-IX-2015).- La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales

cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción. (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general.

Si la persona se encontrare en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacentes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se impondrá la pena establecida para cada caso, aumentada en un tercio y pena privativa de libertad de treinta a cuarenta y cinco días.

En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

Se evidencia la desproporcionalidad de las penas, en los cuatro incisos, al ser delito de tránsito, la sanción es eminentemente de carácter pecuniario, y reducción de puntos, con excepción del numeral 5 cuando conduce en estado de embriaguez se agrava la pena.

Pero veamos la SECCIÓN TERCERA. CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, concretamente me refiero a los 384 y 385 del COIP, que atañe a la conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y la sanción de acuerdo a los niveles de alcohol por litro de sangre. Lo transcribo.

Art. 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. - La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Art. 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez. - La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:
(ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014)

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se

aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Como he sostenido las contravenciones vienen a ser trasgresiones a la ley, de menos gravedad que los delitos como hemos dejado establecido en el comentario ya analizado. Pero la pena privativa de libertad que es considerada en la Constitución de la República del Ecuador Art. 77 numeral 1 y 11 y 522 inciso primero y numeral 6 que es descrita como de última ratio, se aplica inexplicablemente en esta contravención, me pregunto, entonces acaso no resulta mejor para el chofer que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, para evitar la

pena privativa de la libertad ocasiona un choque donde resulte daños materiales, y evita así ir a cumplir una pena privativa de la libertad, algo inconcebible, este punto es lo que sostengo, donde se evidencia en forma clara el rompimiento del principio de proporcionalidad, y así en todas las contravenciones que a continuación describo textualmente tienen sanciones más drásticas que el delito de daños materiales, pues entre otras están reprimidas con pena privativa de libertad, multa, reducción de puntos en la licencia de conducir, retención del vehículo, pago del uso del alcoholómetro, no es el caso de Santa Isabel, pero en Cuenca existe además la Ordenanza del SERT. Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifario. Emitivo por la EMOVEP.

Ordenanza que regula Los centros de retención vehicular 3 dólares vehículos livianos y 5 dólares en vehículos grandes o pesados.

Incluso algunos jueces a más de las sanciones mencionadas aplican el contenido del Art 70 COIP que establece.

Art. 70.- Aplicación de multas. - En las infracciones previstas en este Código se aplicará además la pena de multa conforme con las siguientes disposiciones: (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRAL-PENAL, 2014).

1. En las infracciones sancionadas con pena privativa de libertad de uno a treinta días, se aplicará la multa de veinticinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general.

Con pena privativa de libertad, multa, reducción de puntos en la licencia de conducir, retención del vehículo, pago del uso del alcoholómetro, trabajo comunitario.

Ordenanza del SERT. Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifario.
Emitivo por la EMOVEP.

Ordenanza que regula Los centros de retención vehicular 3 dólares
vehículos livianos y 5 dólares en vehículos grandes o pesados.

Art. 385

70 COIP cobro,

Medio de traslado del vehículo conocido como Wuinchaje

Sección Tercera

3.5.- Contravenciones De Tránsito

Art. 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

Art. 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. - La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada

con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Art. 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez. - La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala: (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable

será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. - Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir: (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador

dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.
3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

Art. 387.- Contravenciones de tránsito de Segunda clase. Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir: (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.
2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.

3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.
4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.
5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 388.- Contravenciones de tránsito de tercera clase. - Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete puntos cinco puntos en su licencia de conducir: (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

1. La o el conductor que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: zonas de seguridad, curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de estos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.

2. La o el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.
3. La o el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.
4. La o el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realicen esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.
5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones de los respectivos reglamentos.
6. Las personas que roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.
7. La o el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.
8. La o el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas previstas en los reglamentos de tránsito.

9. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase. - Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir: (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.
2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.
3. La o el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
4. Las o los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.

5. La o el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.
6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.
7. La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.
8. La o el conductor profesional que, sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que excepcionalmente transporte pasajero fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.
9. La o el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.
10. La o el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.

11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas.
12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

Si el automotor es nuevo el conductor o propietario tendrá un plazo máximo de treinta días para obtener la documentación correspondiente.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase. - Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro puntos cinco puntos en su licencia de conducir: (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

1. La o el conductor que, al descender por una pendiente, apague el motor de su vehículo.
2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos.

3. La o el conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.
4. La o el conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos de tránsito.
5. La o el propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.
6. La o el conductor de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
7. La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.
8. La o el conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente previstas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.
9. La o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.
10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de

seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.

11. La o el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.
12. La o el conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.
13. La o el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.
14. La o el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.
15. La o el conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.
16. La o el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.
17. La o el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas.

18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos, avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.
19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.
20. La o el conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
22. La o el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase. - Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir: (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.
2. La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.
3. La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.
4. La o el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
5. La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicular.
6. La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible.
7. La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
8. La o el conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas o similares.

9. La persona que conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción prevista en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.
10. La o el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito.
11. La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica.
12. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.
13. La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales.
14. La o el conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles, con las luces apagadas.
15. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.
16. La personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realice actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.

17. La o el propietario de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que preste sus servicios en la vía pública.
18. La o el propietario de vehículos de servicio público, comercial o privado que instale en sus vehículos equipos de vídeo o televisión en sitios que puedan provocar la distracción del conductor.
19. La o el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.
20. La o el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.
21. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir.

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 392.- Contravenciones de tránsito de séptima clase. - Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir: (ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL, 2014).

1. La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos.

2. La o el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.
3. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.
4. La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.
5. La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.
6. La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.
7. La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.
8. La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.
9. La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.
13. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.

14. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.
15. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.
16. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.
17. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Como se puede apreciar tienen más sanciones que el delito que sirvió de base para dejar al desnudo las falencias del COIP, en cuanto a la desproporcionalidad de las penas en las contravenciones

3.6.- Propuesta de la reforma.

Si consideramos que el Derecho Penal es de prima ratio, las tendencias de los Estados es que con la humanización y sublimación del derecho en la actualidad tiene una marcada tendencia a que sea de última ratio, y que constituye un límite esencial al poder punitivo del Estado, las nuevas orientaciones de orden político criminal a que el Derecho Penal debe ser el último instrumento al que la sociedad recurre para proteger los bienes jurídicos tutelados, siempre y cuando no haya otras formas de control menos lesivas, la Constitución del Ecuador se refiere en el Art. 190 a los MASC, al igual que el Art. 662, 663, 664, 665

del Código Orgánico Integral Penal, es decir cuando los mecanismos extrapenales, no logran su objetivo, debe actuar el órgano jurisdiccional. Si lo abordo desde este enfoque, la Asamblea, crea las normas que constituyen los tipos penales, y con esa misma potestad está en la facultad de reformar la conducta legal, dicho esto con mayor razón me toca cuestionar las infracciones penales de tránsito, en las mismas existen excesos que van en contra del principio de proporcionalidad, por cuanto no solamente existen varias sanciones por un mismo hecho, también hay pena privativa de la libertad, y que la misma Constitución de la República del Ecuador en su Art. 77 numeral 11, nos da la oportunidad no solamente de considerar a la prisión preventiva como de última ratio. Sino cuando dice: “ Las sanciones alternativas se aplicarán de acuerdo con los casos, plazos, condiciones y requisitos establecidos en la ley” nos está diciendo que la sanción con pena privativa de libertad puede ser sustituida también y por supuesto del tema en estudio es la propuesta de la reforma penal en las contravenciones de tránsito, ya que debe ser tomado en cuenta en relación con algunas consideraciones que han de ponderarse para decidirse sobre la circunstancia de modificar, adicionar o derogar la norma penal si la finalidad del COIP, es normar el poder punitivo del Estado, tipificar infracciones penales, establecer el procedimiento para el juzgamiento de las personas con estricta observancia al debido proceso, promover la rehabilitación social de las personas sentenciadas y la reparación integral de las víctimas. Entonces mi propuesta de reforma toma sentido desde todos los puntos de vista.

3.7.- Reforma.

La pena prevista en el actual Código Orgánico Integral Penal es caótica y no pondera correctamente entre las infracciones penales según su gravedad, existen ocasiones en las cuales las penas para un tipo menos grave son superiores que en uno de mayor gravedad como lo he demostrado en el presente estudio, por lo que se debe corregir estas

falencias de grueso calibre de esta forma el legislador debe reformar esta desproporcionalidad, para que las sanciones sean ajustadas a la gravedad de la infracción la que consta en su parte especial. Debe decir:

Inclúyase los artículos 383, 384 y 385 a las Contravenciones de primera clase. Y en lo fundamental debería decir Art. 384.- **Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.-** La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de 5 puntos de su licencia de conducir y retención de su licencia de conducir por treinta días de conformidad al nivel de alcohol por litro de sangre, se incrementará al nivel del numeral 2 cuarenta días y el nivel del numeral 3 sesenta días, o una de las penas solamente. Y de la misma forma las contravenciones de primera clase, eliminar la pena privativa de la libertad, y crear conciencia y una cultura de seguridad vial.

Ya que se ha comprobado que las penas agravadas no son la solución para erradicar las infracciones penales, en EE-UU en los Estados que aplican la pena de muerte, no ha disminuido, sino ha aumentado por cuanto el que delinque lo toma como “un riesgo profesional” ·, tanto más si las infracciones de tránsito, son eminentemente culposos, y no dolosos.

CONCLUSIONES

- Que, con las penas privativas de la libertad y reducción de puntos, atenta contra el derecho al trabajo elevado a rango constitucional en el Art. 33, consecuentemente los profesionales del volante, se quedarían sin poder hacer uso de su profesión, tomando en consideración las estadísticas, que demuestran que en el Ecuador la profesión más común es la de conductor profesional.
- Que las infracciones culposas contravencionales, deben y tienen que ser tratadas por los Asambleístas reduciendo las múltiples sanciones y creando una cultura vial.
- Que las múltiples sanciones por un mismo hecho son inconstitucionales.

RECOMENDACIONES

- Hacer efectivo el Art. 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Que dice: Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país.

- Promover campañas de consientización, auspiciadas por los entes reguladores del tránsito como son Agencia Nacional de Tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador; directamente para el peatón; quien por ser el sujeto más vulnerable y con mayor preferencia, y por falta de educación tiende a ser el causante de accidentes de tránsito, que con el conocimiento íntegro y prudencia podrían ser evitados.

- Obligar a las escuelas de capacitación de conductores no profesionales del país, se acojan o apliquen un curso obligatorio tanto teórico como práctico; con un pensum académico similar al de las Escuelas de Capacitación Para Conductores Profesionales del Ecuador.

- Reformar los Artículos 383, 384 y 385 del Código Orgánico Integral Penal que en la actualidad conllevan una grave violación a los derechos constitucionales de los conductores profesionales.

BIBLIOGRAFÍA

Asamblea-Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Quito: Registro Oficial No.- 180.

ASAMBLEA-NACIONAL.CODIGO-ORGANICO-INTEGRA-PENAL. (2014). *CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL*. Quito: Corporacion de Estudios y Publicaciones.

Asamblea-Nacional-Constituyente. (2008). *LEY;ORGÁNICA;TRANSPORTE TERRESTRE;TRÁNSITO;SEGURIDAD VIAL*. Quito: Quito: Asamblea Constituyente.

Castañeda Junco, R. R. (2015). *Las sanciones en las contravenciones de tránsito vulnera el principio de proporcionalidad*. Abogado de los Tribunales de la República.

Constituyente, A. N. (2008). *Constitución del Ecuador 2008*. Quito : Asamblea Constituyente.

Constituyente, A. N. (2008). *REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE*. Quito : Asamblea Nacional.

CONSTITUYENTE, P. D. (2008). *LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*. QUITO: ASAMBLEA CONSTITUYENTE.

CONSTITUYENTE, P. D. (2008). *REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. QUITO: ASAMBLEA CONSTITUYENTE.

Daniel-Pérez. (15 de 10 de 2014). *La Ley de Tránsito después del COIP*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/283010108/La-Ley-de-Transito-Despues-Del-COIP>

Flores-Martin. (2015). *Transito y Movilidad*. Cuenca: Edunica.

Robles, F. (s/n de s/n de 2013). *lifeder*. Obtenido de Método Inductivo y Deductivo: Características y Diferencias: <https://www.lifeder.com/author/francia-robles/>

Romero, M. L. (s/n de s/n de 2015). *Qué es el método analítico-sintético*.

Obtenido de lifeder: <https://www.lifeder.com/>

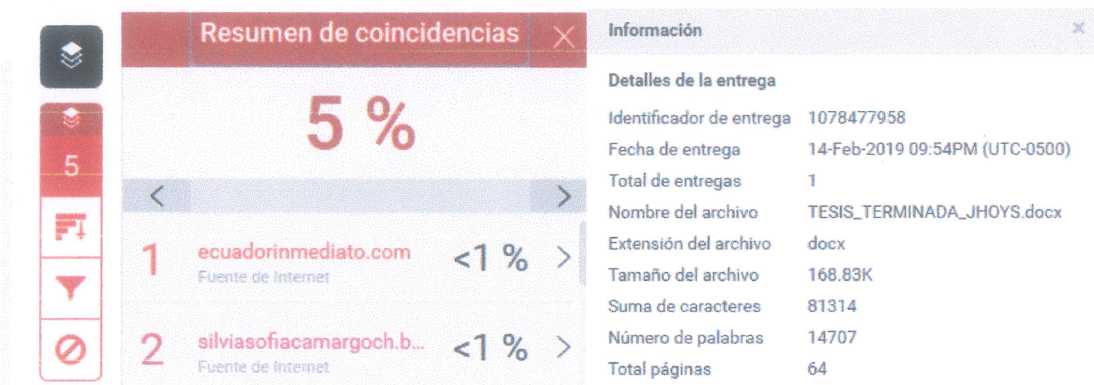
Vivanco, W. G. (2013). *Ley Organica*.

ANEXOS

Cuenca, 15 de febrero de 2019.

Que, de acuerdo al software de antiplagio Turnitin, identifica como resultado del trabajo de investigación titulado: **“ANÁLISIS DE LA INCONSTITUCIONALIDAD EN LA MÚLTIPLE SANCIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO”**. Desarrollado por: **JHOANNA MERCEDES ALVAREZ ALVAREZ**, con cédula: **0703902668**, un índice de similitud del 5%.


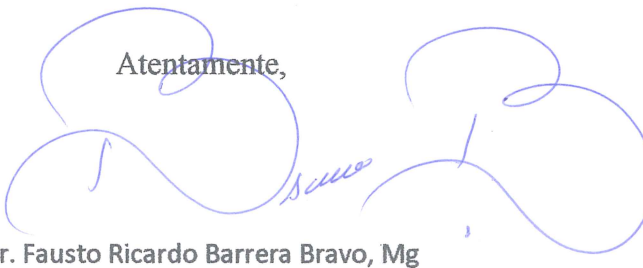
Es todo en cuanto se puede informar.



The screenshot shows a Turnitin similarity report interface. On the left, a sidebar contains icons for home, a red box with the number '5', a search icon, a funnel icon, and a prohibition icon. The main content area is titled 'Resumen de coincidencias' and features a large '5%' similarity score. Below this, two sources are listed: '1. ecuadorinmediato.com' and '2. silviasofiacamargoch.b...', both with '<1%' similarity. On the right, an 'Información' panel provides details about the submission, including the delivery ID (1078477958), date (14-Feb-2019 09:54PM), and file information (TESIS_TERMINADA_JHOYS.docx, 168.83K).

Resumen de coincidencias			Información	
5 %				
<				>
1	ecuadorinmediato.com	<1 %	>	
	Fuente de Internet			
2	silviasofiacamargoch.b...	<1 %	>	
	Fuente de Internet			

Detalles de la entrega	
Identificador de entrega	1078477958
Fecha de entrega	14-Feb-2019 09:54PM (UTC-0500)
Total de entregas	1
Nombre del archivo	TESIS_TERMINADA_JHOYS.docx
Extensión del archivo	docx
Tamaño del archivo	168.83K
Suma de caracteres	81314
Número de palabras	14707
Total páginas	64


Atentamente,

Dr. Fausto Ricardo Barrera Bravo, Mg



CENTRO DE IDIOMAS

RESUMEN

La presente investigación realiza un análisis de la penalidad en las contravenciones determinadas en los artículos 383, 384 y 385 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), pues entendemos son excesivas y desnaturalizan el concepto de contravención que doctrinariamente se lo considera como una infracción penal de menor gravedad que un delito.

Es importante analizar el por qué la imposición de más de una pena, cuando basados en principios de proporcionalidad que establece la Constitución de la República se podría imponer una sola de ellas mas no tres, que menoscaban los Derechos Constitucionales de las personas.

Analizaremos las contravenciones, su significado, su procedencia y verificaremos si es que la determinación de las mismas y sus sanciones son proporcionales a la naturaleza de la conducta cometida.

PALABRAS CLAVES: TRANSITO, CONTRAVENCIONES, INFRACCIONES, MULTIPLE SANCIÓN, PROFESIONALES, NO PROFESIONALES.





CENTRO DE IDIOMAS

ABSTRACT

This investigation makes an analysis of the penalty in contraventions determined in the 383, 384 and 385 of the Organic Penal Code (COIP) articles because we understand they are excessive and at the same time they denaturalize the contravention concept that is doctrinally considered a criminal offense, less serious than a crime.

It is important to analyze why more than one penalty is imposed when based on proportionality principles which are established by the Republic Constitution only one of them could be imposed but not three, which undermine the individuals Constitutional Rights.

We will analyze the contraventions, their meaning, their origin and we will verify if their determination and sanctions are proportional to the nature of the committed behavior.

KEY WORDS: TRANSIT, CONTRAVENTIONS, INFRACTIONS, MULTIPLE PENALTY, PROFESSIONALS, NOT PROFESSIONALS.

Cuenca ,14 de febrero del 2019

EL CENTRO DE IDIOMAS DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA, CERTIFICA QUE EL DOCUMENTO QUE ANTECEDE FUE TRADUCIDO POR PERSONAL DEL CENTRO PARA LO CUAL DOY FE Y SUSCRIBO


DR. JOHN CARVAJAL GONZALEZ
SECRETARIO



Cuenca, 15 de febrero de 2019

Sr. Dr.

Ernesto Robalino Peña

DECANO DE LA UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES, DE LA
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Su despacho.

De mi consideración,

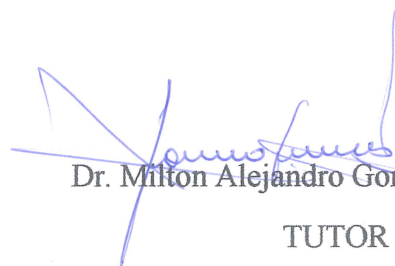
DR. MILTON ALEJANDRO GONZÁLEZ GUTIERREZ, docente de la Carrera de Derecho de la Universidad Católica de Cuenca, en mi calidad de tutor del estudiante, **JHOANNA MERCEDES ALVAREZ ALVAREZ**, con número de cédula, **0703902668**; correspondiente al Trabajo de Investigación titulado, “**ANÁLISIS DE LA INCONSTITUCIONALIDAD EN LA MÚLTIPLE SANCIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO**”. Informo a Usted que, dicho trabajo de investigación ha sido realizado de acuerdo a los parámetros, disposiciones legales y reglamentarias de esta casa de estudios superior.

De conformidad con el artículo 10 literal d, del Reglamento de la Unidad de Titulación de Grado y Programas de Posgrado vigente, emito mi criterio favorable para que se proceda a la sustentación y defensa del presente trabajo de investigación.

La nota obtenida, correspondiente a este trabajo de investigación es de 50/50 puntos.

Adjunto el certificado del Sistema Antiplagio Turnitin.

Es todo cuanto puedo informar respecto a mis labores como tutor del mentado estudiante.



Dr. Milton Alejandro González Gutiérrez

TUTOR



PERMISO DEL AUTOR DE TESIS PARA SUBIR AL REPOSITORIO
INSTITUCIONAL

Yo, JOHANNA MERCEDES ALVAREZ ALVAREZ..... portador(a) de la
cédula de ciudadanía N° 9703902668..... En calidad de autor/a y titular de los derechos
patrimoniales del trabajo de titulación
" Análisis de la Inconstitucionalidad en la Múltiple
banca de las Contravenciones de Tránsito.....

....." de
conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los
Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconozco a favor de la Universidad Católica de
Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra,
con fines estrictamente académicos, Así mismo; autorizo a la Universidad para que realice la
publicación de éste trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo
dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 21 de febrero de 2018

F: [Firma]



SOLICITUD PARA:

Beca o ayuda económica, Justificación de faltas, Justificación de pruebas, Justificación de trabajos, Justificación de lecciones, Justificación de prácticas, Licencia eventual, Examen postergado, Examen supletorio, Segunda matrícula, Tercera matrícula, Matrícula especial, Matrícula extraordinaria, Record académico, Hojas certificadas, Examen suficiencia, Tutorías, Rectificación de nombres, Malla curricular, Reposición de título, Otros

Fecha:

Dirigido a: DR. ERNESTO ROBALINO PEÑA, Mgs.

DECANO DE LA UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES

Solicitante: 0703902668 JOHANNA MERCEDES ALVAREZ ALVAREZ.

Carrera: DERECHO

Año/Ciclo: Paralelo:

Asunto: Bolichito a usted y por su intermedio al Consejo Directivo la aprobación de mi diseño de Trabajo de Investigación, previo a la obtención del título de " Abogado de los Tribunales de Justicia de la República " con el título: "Análisis de la Inconstitucionalidad en la Múltiple Sanción de las Contravenciones de Tránsito." Por la favorable acogida, anticipo mi agradecimiento.

Johanna Alvarez
Solicitante

Constancia de Presentación.- Fecha:

Hora:

Resolución:

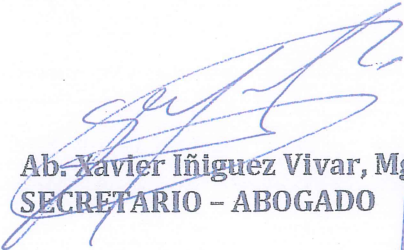
Valor \$ 5,00

Nº **0140129**



VISTA LA PRESENTE SOLICITUD, EL H. CONSEJO DIRECTIVO DE LA UNIDAD ACADEMICA DE CIENCIAS SOCIALES, EN SESION REALIZADA EL 24 DE ENERO DE 2019. RESUELVE APROBAR EL PERFIL DE TESIS PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE ABOGADA DE LOS TRIBUNALES DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA DEL SR. (A): **JHOANNA MERCEDES ALVAREZ ALVAREZ**, TÍTULO: "ANALISIS DE LA INCONSTITUCIONALIDAD EN LA MULTIPLE SANCION LAS CONTRAVERSIONES DE TRANSITO", TUTOR: DR. MILTON ALEJANDRO GONZALEZ GUTIERREZ. MGS.

Cuenca, 10 de enero de 2019


Ab. Xavier Iñiguez Vivar, Mgs.
SECRETARIO - ABOGADO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

**DISEÑO DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ABOGADA DE LOS TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA**

TÍTULO:

**“ANÁLISIS DE LA INCONSTITUCIONALIDAD EN LA MÚLTIPLE SANCIÓN DE
LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO”**

AUTOR: Jhoanna Mercedes Álvarez Álvarez

TUTOR: Dr. Milton Alejandro González Gutiérrez

FECHA: Cuenca, 16 de enero del 2018



18/01/18

1.- TEMA:

“Derecho Penal”

2.- TÍTULO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

“Análisis de la Inconstitucionalidad en la múltiple sanción en las Contravenciones de Tránsito

3.- MARCO CONTEXTUAL

Estos últimos años y hasta la actualidad hemos sido testigos de acontecimientos trágicos como son los accidentes de tránsito en las vías de nuestro territorio ecuatoriano, hechos sangrientos y dolorosos que van dejando a miles de familias con un enorme dolor de perder a sus seres queridos, como seres humanos siempre buscamos un culpable, mucho se ha dicho y sin embargo siempre se ha llegado a la conclusión de que el error es del elemento humano en la conducción, es decir, el conductor.

En vista de aquello y para frenar o disminuir los accidentes de tránsito, hechos que se repiten constantemente, el ente encargado de regular accidentes como lo es la ANT Agencia Nacional de Tránsito busco la mejor solución para ese gran problema a través de la creación de normas emanadas del Poder Legislativo y se trató de disciplinar y sancionar dependiendo el grado de infracción o delito tipificadas en el COIP, con esta investigación buscamos un análisis de la penalidad en las contravenciones determinadas en los artículos 383, 384 y 385 del mencionado cuerpo de leyes, pues consideramos son excesivas y desnaturalizan el concepto de contravención que doctrinariamente se lo considera como una infracción penal de menor gravedad que un delito, por citar un ejemplo de lo dicho anteriormente:

Artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal.-
Contravenciones de Tránsito de primera clase “Será

sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir, y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce". (Asamblea-Nacional, 2014)

Como podemos observar, tomando en cuenta tan solo una de las siete contravenciones de tránsito, existe triple sanción a una sola persona-conductor, seguramente un padre de familia que sustenta a su familia en base de su profesión de conductor, si tomamos en cuenta la primer sanción, estamos hablando de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, lo que representa setecientos setenta y dos dólares de lo Estados Unidos de Norte América, mucho más de lo que un conductor percibe como remuneración mensual; segunda sanción son los diez puntos menos en su licencia de conducir, le sobran veinte, mismos que no son de fácil recuperación ya que si bien es cierto en el artículo 98 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su literal f) manifiesta que "El conductor que no haya sido sancionado en al menos un año, contabilizado desde la última infracción sancionada, gozará de dos puntos extras que se incrementarán automáticamente a su licencia de conducir para el siguiente año" (Asamblea-Nacional-Constituyente, 2008), a través del ente regulador que es La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; sin duda alguna la Ley es clara, sin embargo, eso en la realidad no se cumple, porque es el usuario quien debe hacer la solicitud a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial pidiendo se le suba los puntos extras y aun así este derecho no es satisfecho por la mencionada ANT; y la tercera sanción a esta contravención de tránsito de primera clase es la retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días, lo que significa que la herramienta de trabajo del conductor infractor no podrá ser utilizado por una semana y obviamente ese tiempo no habrán ingresos para la subsistencia de su familia y con ello si tomamos en cuenta que para retirar el vehículo también se debe cancelar el valor del garaje, más la multa, una cantidad exagerada y que decir de la sanción tan drástica a un conductor.



Por ello es importante analizar por qué la imposición de más de una pena, cuando basados en principios de proporcionalidad que establece la Constitución de la República se podría imponer una sola de ellas mas no tres, que menoscaban los Derechos Constitucionales de las personas.

Analizaremos las contravenciones, su significado, su procedencia y verificaremos si es que la determinación de las mismas y sus sanciones son proporcionales y Constitucionales a la naturaleza de la conducta cometida.

4.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuáles son los efectos que producen en el conductor, la múltiple sanción por el cometimiento de una contravención de tránsito, en el periodo 2016-2017 en el cantón Santa Isabel de la provincia del Azuay?

5.- OBJETO DE ESTUDIO

El Derecho Penal.

6.- CAMPO DE ACCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Derecho Penal de Transito.

7.- LÍNEA DE INVESTIGACIÓN DE LA CARRERA

Derecho Penal y Política Criminal.

8.- OBJETIVO GENERAL

Analizar la inconstitucionalidad de las múltiples sanciones en las contravenciones de tránsito aplicadas por los administradores de justicia en el cantón Santa Isabel provincia del Azuay en el año 2016-2017.

9.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conceptualizar y analizar el Derecho de Tránsito en el Ecuador.
- Diferenciar entre delito y contravención de tránsito.
- Analizar la Inconstitucionalidad de la múltiple sanción en las Contravenciones de Tránsito

10.- TIPO DE INVESTIGACIÓN

El proceso de la investigación se realizará la técnica cualitativa, desde diferentes aspectos legales y jurídicos de las normas obligatorias de conducta ciudadana.

Sampieri señala a la Investigación Cualitativa y Exploratoria de la siguiente manera:

INVESTIGACIÓN EXPLORATORIA “cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que únicamente hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas. Tal sería el caso de investigadores que pretendieran analizar fenómenos desconocidos o novedosos como: una enfermedad de recién aparición, una catástrofe, etc., estos estudios son como realizar un viaje a un sitio desconocido, del cual no hemos visto ningún documental ni leído algún libro.

Valor: Ayuda a familiarizarse con fenómenos desconocidos, obtener información para realizar una investigación más completa de un contexto particular, investigar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones futuras, o surgir afirmaciones y postulados.

INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA: buscan especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre las variables a las que se refieren. Esto es, su objetivo no es como se relacionan éstas.

Valor: Es útil para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de los fenómenos, suceso, comunidad, contexto o situación. (Robles, 2013)

11.- MARCO TEÓRICO O CONCEPTUAL QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN TRÁNSITO Y MOVILIDAD

Cuando hablamos de tránsito, estamos abordando sobre aspectos que tienen que ver con el transporte, y en el derecho positivo tenemos vigente una LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Las nuevas corrientes que recrean el concepto de movilidad y enfatizan en lo cultural y lo subjetivo, distingue entre transporte y movilidad, si bien se sostiene una íntima interpretación entre ambos conceptos, pues sin transporte no hay movilidad (excepto a pie) ni transporte sin movilidad, movilidad y transporte no resultan sinónimos. La distinción entre estos dos temas apunta a entender la movilidad urbana como una performance en el territorio, y al transporte como el medio o vector que realiza el desplazamiento. (Flores-Martin, 2015)

DEFINICIONES DE TRÁNSITO

El tránsito es el concepto que utilizamos en nuestra lengua para denominar a aquel movimiento y flujo de vehículos;

El tránsito es el concepto que utilizamos en nuestra lengua para denominar a aquel movimiento y flujo de vehículos que circulan por una calle, una ruta, una autopista o cualquier otro tipo de camino, así como también del peatón, quien es el más vulnerable. (Flores-Martin, 2015)

LEY DE TRÁNSITO DESPUES DEL COIP

INTRODUCCIÓN

Agosto del 2014 será siempre recordado como el mes en el que una profunda transición jurídica ocurrió en el Ecuador; esto se debe a que a partir del día domingo 10 de agosto entra en vigencia, luego de la *vacatio legis*, el Código Orgánico Integral Penal (COIP). Este cuerpo legal representa un cambio dramático en el ordenamiento jurídico nacional y, por consiguiente, ha despertado fieles adeptos, al igual que feroces detractores.

Este código ~~pretende~~ unificar, en un solo cuerpo legal, todas las disposiciones relativas a materia penal, y su procedimiento, además de la ejecución de penas; sin embargo, existe un área en particular que ha sido tomada en cuenta a medias; me refiero a la materia de tránsito, el COIP regulará tanto delitos y contravenciones, penales, OJO además de las cometidas contra la mujer y demás miembros del núcleo familiar, y de igual forma contempla las infracciones de tránsito, delitos y contravenciones por igual, en este sentido hay que mencionar que las infracciones de tránsito estaban contempladas y sancionadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).

Ante todo, es menester informar que el COIP, en sus 26 disposiciones derogatorias, sepulta en el ayer a varios cuerpos legales, entre los primeros, el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal, sin embargo, al contemplar a la LOTTTSV

encontramos un hecho interesante; en la disposición derogatoria décimo octava, se hace expresa referencia a la Ley de Tránsito, pero no se la deroga en su totalidad; el texto, literalmente lo expresa así: "Deróguense del Título III denominado

"De las Infracciones de Tránsito" constante en el Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 07 de agosto de 2008, lo siguiente: el Capítulo I, el Capítulo II, el Capítulo III, el Capítulo IV, el Capítulo V, los artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo VI, el Capítulo VIII, los artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Capítulo IX, los artículos 175 y 176 del Capítulo X; y los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI." (Daniel-Pérez, 2014)

APLICACIÓN SIMULTÁNEA DEL COIP Y LA LOTTTSV

Dentro del contexto, se hace evidente un mal entendido general, desde el punto de vista del autor, ya que muchas personas con las que me he podido entrevistar suponen que la LOTTTSV será derogada en su totalidad, cuando lo que ocurre, por el contrario, es que ahora tanto el COIP como la Ley de Tránsito deberán ser aplicados en conjunto para la sustanciación de procesos penales de tránsito; como ejemplo me remitiré al artículo 179 de la LOTTTSV, el cual seguirá sigue vigente junto con el COIP y que hace referencia al procedimiento de citación, impugnación, juzgamiento y sanción de las contravenciones de tránsito, un punto que se mantendrá en vigencia dentro de este artículo es el manifestado en el inciso tercero; el cual textualmente manifiesta: "Los registros electrónicos de los sistemas de seguridad, cámaras de vigilancia de seguridad en las ciudades, cámaras instaladas en los peajes y otros implementados por las instituciones públicas, o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistema de pago de peajes y peaje automático serán consideradas pruebas suficientes para la aplicación de los delitos y contravenciones." Y como segundo ejemplo podemos citar el inciso sexto del mismo artículo que dispone: "El pago de la multa se efectuará dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación del acta de juzgamiento, en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor

principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa. (Daniel-Pérez, 2014)

En este sentido, la realidad procesal en materia de tránsito deberá estar reglada por dos cuerpos legales vigentes, cosa que en un principio se trataba de eliminar con el COIP, ya que el fin de este Código es unificar en un solo cuerpo legal todas las leyes que se encontraban dispersas por citar tan solo dos ejemplos, la Ley de Sustancias Estupefacentes y Psicotrópicas. Ley de Fabricación, Importación, Exportación, comercialización y Tenencia de Armas, Municiones, Explosivos y Accesorios, de tal forma que sea de fácil manejo para los profesionales del país, algo loable y eminentemente noble, pero como lo acabo de demostrar, poco viable.

Lo que contraria a normas expresas, por cuanto el Art. 1 del COIP dice. Finalidad.- Este Código tiene como finalidad normar el poder punitivo del Estado, tipificar las infracciones penales, establecer el procedimiento para el juzgamiento de las personas con estricta observancia del debido proceso, promover la rehabilitación social de las personas sentenciadas y la reparación integral de las víctimas.

Lo más preocupante si recaemos en lo dice el Art. 17 ibídem .- **Ámbito material de la ley penal.-** Se considerarán exclusivamente como infracciones penales las tipificadas en este Código. Las acciones u omisiones punibles, las penas o procedimientos penales previstos en otras normas jurídicas no tendrán validez jurídica alguna, salvo en materia de niñez y adolescencia. Lo que también lo estatuye el Art. 76 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador, que recoge dos principios universales del derecho penal, Nullum crimen, nulla poena sine praevia lege, llamado principio de legalidad sustantiva y el Nulla poena sine iudicio o principio de legalidad procesal. La ley de leyes en su parte pertinente dice:

Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.
2. Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada.
3. Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo

se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento.

Otros aspecto El COIP establece directamente reglas para la práctica de las pruebas en materia penal, sin embargo como podemos ver, en materia de tránsito se seguirán aplicando normas constantes en la Ley, y en cuanto a las multas y a la competencia administrativa de los GADS, la Ley de Tránsito seguirá siendo el punto de referencia para resolver cualquier disputa jurídica, recordemos que en materia de tránsito la LOTTTSV es el cuerpo legal principal, en tanto que ahora, la jerarquía de leyes en materia de tránsito equipara a la LOTTTSV con el COIP, dentro de los aspectos administrativo- reglamentario, y punitivo respectivamente. (Flores-Martin, 2015)

Inclusive en cuanto se refiere a las medidas cautelares, como lo es la retención vehicular, la LOTTTSV sigue teniendo plena vigencia, este es el caso del artículo 154, que no se derogó el 10 de agosto del 2014, el mismo establece que los jueces de tránsito están facultados para ordenar la retención de un vehículo para investigaciones, y en el caso de asegurar el valor de las costas procesales, penas pecuniarias e indemnizaciones civiles, de acuerdo con la LOTTTSV, el Juez de tránsito podrá ordenar el secuestro, la retención o la prohibición de enajenar de los bienes de propiedad del imputado, o en su defecto las medidas cautelares recaerán sobre el propietario del vehículo causante del accidente, COIP, en consecuencia las medidas cautelares en materia de tránsito seguirán siendo reguladas, en parte, por la LOTTTSV. (Daniel-Pérez, 2014)

REFORMAS A LA LOTTTSV

OJO. Las reformas, por otra parte también han afectado a la LOTTTSV, ya que a más de que esta ley seguirá vigente, será reformada por el COIP, para constatar esta problemática, basta con remitirnos a la disposición reformativa novena del COIP, la cual reforma los artículos 97, 147, 165.1, la disposición general vigésima primera,

vigésima segunda, y se añade una disposición vigésimo séptima, entre los aspectos que se reforman en la LOTTTSV consta el juzgamiento de delitos y contravenciones, ratificando la competencia en los jueces de tránsito, sin embargo se especifica que deberán someter dichos juicios a las disposiciones del COIP.

En conclusión, en materia de tránsito, los profesionales del Derecho, y los usuarios deben tener en cuenta siempre que existen disposiciones de la LOTTTSV que aún afectan los procesos penales de tránsito en el Ecuador, por consiguiente, la Ley de Tránsito, después del COIP, seguirá existiendo. (Daniel-Pérez, 2014)

JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

En una sola audiencia oral, el Juez de tránsito podrá juzgar el contenido de una boleta de la cual su actor no esté conforme, pudiendo concederle un plazo de tres días para la presentación de pruebas que puedan esclarecer el hecho, vencido el plazo dictará sentencia.

VER, ARTÍCULO Art. 642.- **Reglas.**- El procedimiento expedito de contravenciones penales deberá sustanciarse de conformidad con las disposiciones que correspondan del presente Código y las siguientes reglas:

9. La sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código, es de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante las o los juzgadores de la Corte Provincial.

Art. 644.- **Inicio del procedimiento.**- Son susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no.

La sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código, será de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial, únicamente si la pena es privativa de libertad.

Según el contenido del Código Orgánico de la Función Judicial, Art. 229, el Juez de Tránsito, es competente para conocer, sustanciar y dictar sentencia, según sea el caso, en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia, cuya disposición legal, nos faculta para ratificarnos en el sentido que, el Juez de Tránsito tiene competencia para conocer, sustanciar y sentenciar todo cuanto se relaciona con las contravenciones de tránsito.

Responsabilidad del Conductor

Como es natural, los primeros llamados a garantizar la seguridad en las vías del país, son aquellas personas que conducen un vehículo a motor. El Art. 270 del reglamento General de la Ley de Tránsito dispone: “En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales.”

Se debe entender que los conductores tienen mayor responsabilidad legal al momento de transitar por las vías del país, toda vez que la conducción de vehículos a motor es un riesgo permitido por la ley y el reglamento; y supervisado por los agentes de control de tránsito, al efecto, quien conduce un vehículo automotor deberá obedecer lo dispuesto en el Art. 271 del Reglamento a la Ley de Tránsito: “Los conductores guiarán sus vehículos con la mayor precaución y prudencia posible, respetando las órdenes y señales manuales del agente de tránsito y en general toda señalización colocada en la vía pública.”

Siendo estas las normas generales que señalan una mayor responsabilidad a los conductores, las obligaciones específicas que deben cumplir se encuentran tipificadas desde el artículo 270 hasta el Art. 283 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; las mismas que incluyen: circular siempre por la derecha,

salvo en casos de excepción señalados en el reglamento o cuando los agentes de tránsito así lo indiquen, además de disminuir la velocidad ante los peatones, no llevar niños menores de 12 años en el asiento delantero; respetar las disposiciones sobre seguridad vial, así como garantizar la seguridad de los pasajeros, peatones, entre otras. (Daniel-Pérez, 2014)

LICENCIAS DE CONDUCIR

CONCEPTO.- Una licencia (del latín licentia) es un permiso para hacer algo. El término también permite nombrar al documento o contrato en que consta la licencia en cuestión.

DEFINICION.- La licencia de conducir es el documento habilitante para poder conducir vehículos a motor en todo el territorio ecuatoriano.

La Agencia Nacional de Tránsito es la entidad pública en donde debes realizar el trámite de sacar la licencia de conducir por primera vez, o en caso de caducidad o pérdida, también podrás renovar la licencia de conducir. (Flores-Martin, 2015)

PUNTAJE DE LA LICENCIA.- ART. 97 LOTTTSV.- Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta ley y el Reglamento respectivo

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida. (Flores-Martin, 2015)

INFRACCIONES DE TRÁNSITO

El Art. 371 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) manifiesta: “Infracciones de Tránsito. Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.”

8.2.- CLASIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.

8.2.1.- DELITOS.- Delito es la conducta típica, antijurídica e imputable, sometida a una sanción penal y a veces a condiciones objetivas de punibilidad. Supone una infracción del Derecho penal. Es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley. (Flores-Martin, 2015)

El Código Orgánico Integral Penal, se refiera a la infracción acorde a lo que prevé el Art. 18.- **Infracción penal.-** Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código.

Lo refuerza el Art. 371 del COIP.- **Infracciones de tránsito.-** Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.



8.2.2.- CONTRAVENCIONES.- son pequeñas irregularidades de la conducta (actos antijurídicos) que vulneran o ponen en inminente peligro tanto a las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial ecuatoriana como también a las personas, lugares y bienes susceptibles de dicho desplazamiento. (Flores-Martin, 2015)

La división de delitos y contravenciones lo hace el Art. 19 del COIP. **Clasificación de las infracciones.-** (Reformado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 598-3S, 30-IX-2015).- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.

Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

Culpa es el término jurídico que, según Francesco Carrara, al igual que la negligencia, supone la voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio.

El Ar. **Art. 27 del COIP define la culpa-** Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.

CLASIFICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES

La contravención de tránsito lo regula la SECCIÓN TERCERA.

Los clasifica en siete clases, comenzando desde la primera clase que es la más grave por tener la sanción más alta, hasta la contravención de séptima clase con sanciones más bajas.

12.- HIPÓTESIS O IDEAS A DEFENDER EN LA INVESTIGACIÓN

La múltiple sanción por el cometimiento de una contravención provoca en el conductor la violación de sus derechos constitucionales, por el mismo es sancionado varias veces por el cometimiento de una sola contravención.

13.- MÉTODOS A UTILIZARSE EN LA INVESTIGACIÓN

El método que aplicare en esta en esta investigación es el método Analítico-Sintético, para el autor Lifeder el método Analítico- Sintético es “una combinación de dos formas de investigación que son utilizadas para desarrollar trabajos formales que requieren de un esquema para lograr los objetivos planteados. (Romero, 2015)

El hombre como ser pensante, al momento de plantearse la resolución de un problema, ha evolucionado y organizado sus procedimientos para lograr ese objetivo de la mejor manera posible, desarrollando los diversos métodos de análisis.

Los métodos de resolución son variados, pero todos orientados a un objetivo. Concentrar y hacer óptimos los esfuerzos con el fin de resolver el problema planteado de una forma que sea eficiente en cuanto a esfuerzo y tiempo empleado.

Entre los variados métodos existente están: El método intuitivo, el cual puede ser mejorado mediante el análisis del problema, o mejor aún, escogiendo un procedimiento apropiado para realizar dicho análisis. Esto nos lleva al llamado método científico, en el cual se formulan hipótesis que deben ser verificadas.

El método analítico combina el proceso formal de resolución con el método científico para lograr la resolución del problema. El método analítico parte de la división de un todo en muchas partes para estudiarlas por separado, en tanto que el método sintético reúne un conjunto de conceptos para formular una solución global.

De igual manera también utilizaré en esta Investigación el método Inductivo-Deductivo, Lidefer cita a este método diciendo que “son dos enfoques opuestos a la investigación. Cada método tiene sus ventajas y su uso dependerá de la situación a investigar, el campo que se quiera estudiar o el enfoque que se quiera tener. (Robles, 2013)

El razonamiento deductivo funciona trabajando desde lo más general hacia lo más específico. Se puede comenzar pensando en una teoría sobre algún tema de interés. Luego se reduce a alguna hipótesis específica que se quiera probar.

Por su lado, el método inductivo trabaja de modo opuesto: se empieza desde lo más específico hasta las generalizaciones y teorías más amplias. En el razonamiento inductivo, se comienza con unas observaciones y medidas específicas para llegar a unas conclusiones generales.

Las técnicas a utilizar serán fichaje, revisión, bibliografía, bases de datos científicas.

13.- POBLACIÓN Y MUESTRA

En cuanto a este punto no se determinará la población y la muestra por cuanto este es un trabajo de investigación con enfoque cualitativo, por tanto, no se podrá desprender una investigación a un grupo de personas o población, más bien está encaminada obtener un resultado positivo en base a una teoría fundamentada sobre el tema que será materia de estudio.

El procedimiento para la recolección de la información con el fin de sustentar esta investigación será por el método no probabilístico, ya que se utilizará como fundamento de exploración, Archivos, Análisis de Documentos, Entrevista e Internet.

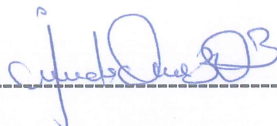
14.- CRONOGRAMA DE TAREAS

ACTIVIDADES/MESES	OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		ENERO		FEBRERO		MARZO	
Revisión y selección de la información bibliográfica de teorías y conceptos	X	x										
Fundamentación teórica		x										
Aprobación del proyecto por el Consejo Directivo de la Unidad Académica			x									
Elaboración de instrumentos de recolección de datos				x								
Validación de instrumentos de recolección de datos					x							
Aplicación de instrumentos de recolección de la información						x						
Procesamiento y análisis de la información						x						
Elaboración del informe de diagnóstico de la investigación							x	x				
Elaboración de propuesta								x	x			
Conclusiones										x		
Recomendaciones										x		
Elaboración del artículo científico											x	
Presentación del artículo científico en Secretaría de la Unidad Académica												x
Sustentación ante tribunal de grado												x

Bibliografía

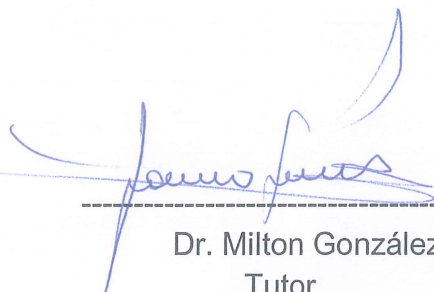
- Asamblea-Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Quito: Registro Oficial No.- 180.
- Asamblea-Nacional-Constituyente. (2008). *LEY;ORGÁNICA;TRANSPORTE TERRESTRE;TRÁNSITO;SEGURIDAD VIAL*. Quito: Quito: Asamblea Constituyente.
- Castañeda Junco, R. R. (2015). *Las sanciones en las contravenciones de tránsito vulnera el principio de proporcionalidad*. Abogado de los Tribunales de la República.
- CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL*. (s.f.).
- Constituyente, A. N. (2008). *Constitución del Ecuador 2008*. Quito : Asamblea Constituyente.
- Constituyente, A. N. (2008). *REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE*. Quito : Asamblea Nacional.
- CONSTITUYENTE, P. D. (2008). *LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*. QUITO: ASAMBLEA CONSTITUYENTE.
- CONSTITUYENTE, P. D. (2008). *REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. QUITO: ASAMBLEA CONSTITUYENTE.
- Daniel-Pérez. (15 de 10 de 2014). *La Ley de Tránsito después del COIP*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/283010108/La-Ley-de-Transito-Despues-Del-COIP>
- Flores-Martin. (2015). *Transito y Movilidad*. Cuenca: Edunica.
- Robles, F. (s/n de s/n de 2013). *lifeder*. Obtenido de Método Inductivo y Deductivo: Características y Diferencias: <https://www.lifeder.com/author/francia-robles/>
- Romero, M. L. (s/n de s/n de s/n). *Qué es el método analítico-sintético*. Obtenido de lifeder: <https://www.lifeder.com/>

Cuenca, 18 de enero del 2019

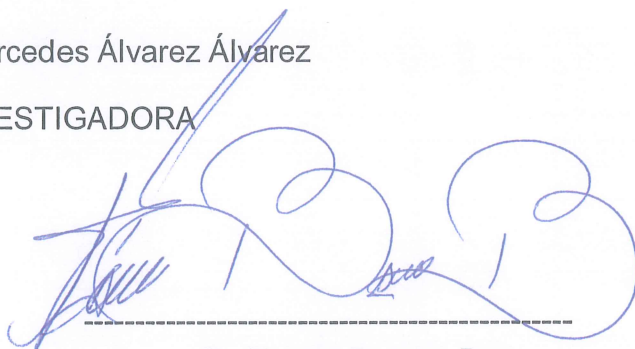


Jhoanna Mercedes Álvarez Álvarez

INVESTIGADORA



Dr. Milton González
Tutor



Dr. Fausto Barrera Bravo
Responsable de la Investigación
Carrera de Derecho

Fecha: -----

Aprobado en sesión del H. Consejo Directivo de fecha:

Asesor Jurídico

Unidad Académica de Ciencias Sociales, Periodismo, Información y Derecho