



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD FRENTE A LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADO**

AUTORES: JEFFERSON ROMEO ARCENTALES ESPINOZA

LUIS PAÚL TAPIA PÁRAMO

DIRECTOR: DR. PABLO ARTURO POZO CABRERA MG.

AZOGUES-ECUADOR

2023

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



Declaratoria de Autoría y Responsabilidad

Jefferson Romeo Arcentales Espinoza portador(a) de la cédula de ciudadanía N° **0350094405**.
Declaro ser el autor de la obra: "**El principio de proporcionalidad frente a las contravenciones de tránsito**", sobre la cual me hago responsable sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaro que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximo a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaro finalmente que mi obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Azogues, **09 de noviembre de 2023**

F:


Jefferson Romeo Arcentales Espinoza

C.I. **0350094405**



Declaratoria de Autoría y Responsabilidad

Luis Paúl Tapia Páramo portador(a) de la cédula de ciudadanía N° **0302358155**. Declaro ser el autor de la obra: **"El principio de proporcionalidad frente a las contravenciones de tránsito"**, sobre la cual me hago responsable sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaro que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximo a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaro finalmente que mi obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Azogues, **09 de noviembre de 2023**

F:

Luis Paúl Tapia Páramo

C.I. **0302358155**

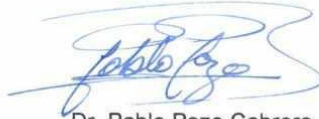
Azogues, 12 de septiembre de 2023

INFORMA

Que, el estudiante **ARCENTALES ESPINOZA JEFFERSON ROMEO y TAPIA PARAMO LUIS PAUL** ha realizado su trabajo de investigación titulado “**EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD FRENTE A LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO**”, previo a la obtención del título de Abogado.

En virtud de lo expuesto, se aprueba el trabajo de investigación con la calificación de 40/40, para que se proceda con el trámite correspondiente.

Atentamente,



Dr. Pablo Pozo Cabrera

DOCENTE-TUTOR

Agradecimiento

Agradecemos de todo corazón primeramente a Dios, por permitirnos cumplir un sueño
más en nuestras vidas.

A todos los docentes de la Universidad Católica de Cuenca de nuestra facultad, quienes
con mucho empeño supieron compartirnos conocimientos y experiencias para nuestra
formación académica.

A nuestro tutor de titulación, el Dr. Pablo Arturo Pozo Cabrera, por sus conocimientos
brindados y apoyo incondicional en este trayecto.

Dedicatoria

El presente trabajo en primer lugar se lo dedico a Jehová Dios quien siempre me ha cuidado y me ayudo a cumplir esta meta con su amorosa dirección, así mismo quiero dedicar este trabajo a mis padres, quienes siempre me han apoyado a cumplir mis sueños y no rendirme a pesar de cualquier obstáculo, a mí hermana que fue mi soporte en muchas etapas de mi vida.

Por último y no menos importante a mi amada esposa que con sus palabras de ánimo siempre me supo animar y estar a mi lado de manera incondicional, con quien muy pronto tendremos una bella niña que es fruto de nuestro amor.

Luis Paúl Tapia Páramo.

Dedico este logro tan importante, primeramente, a mis padres, quienes han sido un gran ejemplo para poder salir adelante y que, a pesar de todas las circunstancias, me apoyaron incondicionalmente en esta durante todo este largo trayecto.

A mis abuelos y hermanos quienes han sido un pilar fundamental en mi vida, quienes me han motivado a seguir adelante y luchar por mis sueños.

Jefferson Romeo Arcentales Espinoza

El principio de proporcionalidad frente a las contravenciones de tránsito

Jefferson Romeo Arcentales Espinoza, Luis Paúl Tapia Páramo, Pablo Arturo Pozo Cabrera.

Universidad Católica de Cuenca, jrarcentalese05@est.ucacue.edu.ec,
luis.tapia.55@est.ucacue.edu.ec.

Resumen

El presente trabajo estudió la relación entre las sanciones de tránsito y la desproporcionalidad de su aplicación. La metodología que se utilizó es el enfoque cualitativo, debido a que se fundamentó teóricamente las sanciones de las contravenciones de tránsito; también el método descriptivo – explicativo, para explicar los problemas que conlleva una sanción desproporcionada. Se utilizó también el método histórico-lógico, tomando en consideración los antecedentes del derecho para comprender su aplicación a lo largo del tiempo. También se empleó el método analítico-sintético, para determinar la desproporcionalidad de la sanción en la aplicación de la norma.

Con esto se justificó que, cuando se comete una contravención de tránsito y se sanciona, son desproporcionales en comparación de otras legislaciones, evidentemente afectando los principios constitucionales fundamentales, como el principio de proporcionalidad. Se llegó a la conclusión que, las sanciones por contravenciones de tránsito son desproporcionales e incluso excesivas con respecto a la pena, tomando en consideración que, por una sola contravención se da una múltiple sanción, hecho contrario a derecho.

Finalmente, se llega a la conclusión en la necesidad de reformar el Código Orgánico Integral Penal, estableciendo sanciones proporcionales a las contravenciones de tránsito evitando más de una sanción, como se practica en otras legislaciones.

Palabras clave: principio; sanción; sentencia, necesidad, juez (Obtenido de Tesouro de la UNESCO).

The Principle of Proportionality with regard to Traffic Contraventions

Abstract

This study examined the relationship between traffic law sanctions and the disproportionality of their application. The methodology was qualitative, as the law sanctions for traffic offenses were theoretically justified. Also, a descriptive-explanatory method was utilized to explain the problems associated with disproportionate law sanctions. The historical-logical method was used, considering the antecedents of the law to understand its application over time, and the analytical-synthetic method was also employed to determine the disproportionality of the sanction in applying the norm.

With this, it was justified that when a traffic infraction is committed and sanctioned, they are disproportionate compared to other legislations, evidently affecting fundamental constitutional principles, such as the principle of proportionality. It was concluded that the law sanctions for traffic infractions are disproportionate and even excessive concerning the penalty, considering that a single offense results in multiple law sanctions, which goes against legal principles.

Finally, the need to reform the Comprehensive Organic Penal Code was concluded, establishing proportional sanctions for traffic infractions and avoiding multiple sanctions as practiced in other legislations.

Keywords: principle, sanction, sentence, necessity, judge (Retrieved from UNESCO Thesaurus).

Introducción

La presente investigación se realiza sobre las sanciones en las contravenciones de tránsito y la falta de proporcionalidad en su sanción. En este sentido, cuando nos referiremos a una sanción de tránsito la entendemos como la consecuencia jurídica de responsabilidad de las personas que cometen una contravención de tránsito.

La característica principal es que las sanciones de tránsito se imponen verificando lo establecido en la ley y en la norma constitucional, siendo lo principal la proporcionalidad de esta con la descripción de la contravención. El interés académico por el que se efectuó esta investigación es determinar si las sanciones por contravenciones de tránsito son proporcionales con la descripción de la contravención.

La metodología utilizada es el enfoque cualitativo debido a que se fundamentó teóricamente las sanciones en las contravenciones de tránsito; tomando también el método descriptivo – explicativo para explicar los problemas que conlleva una sanción desproporcionada. Se utilizó también el método histórico-lógico debido a que se analizó los antecedentes del principio de proporcionalidad para observar como este se ha aplicado en la legislación en general. También se empleó el método analítico-sintético para determinar cómo la norma penal establece una sanción desproporcional.

El objetivo general que se estableció fue analizar la normativa legal, jurisprudencial y resoluciones de contravenciones de tránsito en el marco de la aplicación del principio de proporcionalidad en la sanción con respecto al sujeto comete una contravención de tránsito. La pregunta de investigación que se responde es, ¿Por qué en las contravenciones de tránsito no son proporcionales a las sanciones?

La estructura de este artículo consta de tres partes: Primero, una concepción general de la proporcionalidad como principio base. Segundo, la explicación de la proposición jurídica de la norma para aplicar el principio de proporcionalidad en la norma de contravención de tránsito, compuesta, por una parte, descriptiva y sancionadora. Tercero, la aplicación del derecho comparado para analizar la aplicación del principio de proporcionalidad de las sanciones con respecto a la imposición de las sanciones, para finalmente llegar a conclusiones y recomendaciones.

Desarrollo

Un problema actual de especial importancia en el Ecuador se trata sobre las infracciones de tránsito y su desproporcionalidad en las sanciones, inobservando derechos constitucionales, del debido proceso y un principio universal como lo es el de proporcionalidad.

Se trata de un tema que efectivamente afecta directamente a la sociedad a lo largo del tiempo, a pesar de las muchas reformas que se han hecho a la Ley de Tránsito y al actual Código Orgánico Integral Penal Ecuatoriano (COIP), la problemática continúa, considerando que en Constitución de la República sienta principios como igualdad, legalidad y equidad que protegen a la sociedad contra decisiones inconstitucionales y arbitrarias.

La problemática radica principalmente en que la legislación del Ecuador inaplica el principio de proporcionalidad al crear una norma penal que sanciona más de una vez un solo hecho, es decir, la norma debe tener una proposición jurídica completa, compuesta por dos partes, que consiste una descriptiva y otra sancionadora, y, en esta relación en el caso estudio no existe proporcionalidad entre estas.

Las contravenciones de tránsito son hechos contrarios a la ley, que representan un peligro para quien lo produce y para los demás, es decir, son conductas contrarias a las normas de tránsito (León, 2017). Estos hechos, si bien representan un peligro para la sociedad y para la persona que cometen la infracción, no le quita la calidad de contravención, sin embargo, no tiene tanta importancia para el derecho penal, considerando el peligro del bien jurídico protegido. De esa manera, si una persona comete una infracción, la sanción debe ser proporcional a la contravención; sin embargo, el Código Orgánico Integral Penal dispone una sanción desproporcionada, incluso una pena privativa de libertad, conjuntamente con otras sanciones como una multa y la reducción de puntos en la licencia del conductor.

La desproporcionalidad es la capa interna del problema que se presenta, es prioritario hablar como primer punto de partida sobre el principio de proporcionalidad. Este principio aparece muchos siglos atrás con la obra “Las leyes de Platón”, quien, en su postura, cree que la pena o sanción debe tener proporcionalidad con el delito que se comete y, si nos referimos a las leyes del Ecuador, recoge esta postura en los principios que se garantiza el debido proceso en las garantías fundamentales.

Teniendo como pilar de análisis el principio de proporcionalidad, con relación a lo que dispone el Código Orgánico Integral Penal – COIP sobre las contravenciones en

materia de tránsito, una contravención es una “(...) infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, art. 19), señalando en los artículos siguientes la imposición de la sanción de acuerdo al tipo de contravención, en donde una infracción se le imputa dos o más sanciones, evidenciando que es contrario al principio de proporcionalidad.

En este contexto, se produce una contradicción del COIP con la Constitución del Ecuador, en el sentido que este Código Orgánico jerárquicamente inferior, inaplica los principios que dispone la Carta Magna cuando una infracción de tránsito es sancionada con más de una pena (multa, rebaja puntos en la licencia), afectando las garantías constitucionales, cuando en la contravención de tránsito se juzga más de una vez, pues, la sanción es de distinta jurisdicción, penal (privación de libertad), administrativa (pérdida de puntos) y civil (multa), a ello se entiende que existe múltiple sanción, porque se sanciona con varias penas. Por lo anotado, el trabajo de investigación analiza el problema del principio de proporcionalidad en la aplicación de las sanciones cuando se comete contravenciones de tránsito en Ecuador.

Proporcionalidad: Principio Constitucional

El principio de proporcionalidad, como se señaló, aparece con la obra de Platón, donde pone como principal orden a seguir la proporcionalidad de la pena con el acto cometido. No solo encontramos este principio en esta obra, también la encontramos en la obra de César Beccaria en su “Tratado de los Delitos y las Penas”, quién sostiene que debe imperar la proporcionalidad entre el delito cometido y la sanción que acarrea esta, aplicando la proporcionalidad dirigiéndose al delito cometido y no al sujeto que lo ha cometido, tampoco dirigiéndose al resentimiento social por el delito que se ha cometido sino dirigiendo al daño que causó en la sociedad. La pequeña injusticia no puede destruir la sociedad (Beccaria, 1822).

De este modo, uno de los grandes exponentes sobre el principio de proporcionalidad es Robert Alexy, reconocido por los principios como optimizadores de derechos; así, en la obra de Pedro Caminos, sobre el principio de proporcionalidad, estudia a la teoría de Robert Alexy dándole una crítica sobre la amplitud de esta teoría.

Aquí menciona, que la teoría se ve aplicada de manera universal, pues la base de los derechos fundamentales tiene que tener un fin ideal, y esto se cumple a través del principio de proporcionalidad que se trata de un “procedimiento correcto, en términos conceptuales y normativos, que un tribunal debe utilizar para interpretar y aplicar las

normas sobre derechos fundamentales contenidas en una constitución” (Caminos, 2014, p. 4)., dicho de esa manera, Caminos cree que el principio de proporcionalidad es la base para el ejercicio de los derechos fundamentales, ya que sin un procedimiento y un resultado proporcional los derechos no se pueden ejercer.

El principio, además de servir de base para la imposición de la sanción, sirve como un limitante al juez para que este no actúe arbitrariamente o que cualquier interés del Estado, llegue a limitar derechos constitucionales a través de medidas limitadoras de esta (Vidal, 2018). En la Convención Americana de Derechos Humanos, cuenta con garantías judiciales que se deben seguir, y, dentro de estas, se encuentra el debido proceso, entendido como la línea que se sigue a lo largo del proceso donde debe cumplirse garantías, derechos y principios básicos que regulan y rigen el actuar y resultado del proceso, considerando que el principio de proporcionalidad es parte fundamental. (Convención Americana de Derechos Humanos, 1969).

En Ecuador, desde antiguas constituciones como la de 1998 garantizaba el debido proceso y dentro de esta garantía importante está el principio de proporcionalidad. El debido proceso como garantía establecida en el artículo 23 numeral 27, y conforme esta garantía, debe contener principios que cumplan con este; de este modo en el artículo 24 numeral 3 disponía que: “(...) las leyes establecerán la debida proporcionalidad entre infracciones y sanciones. Determinará también sanciones alternativas a las penas de privación de la libertad, de conformidad con la naturaleza de cada caso, la personalidad del infractor y la reinserción social del sentenciado” (Constitución Política del Ecuador, 1998, art. 24).

En la Constitución ecuatoriana de 2008, ratifica el reconocimiento de la garantía del debido proceso, como principio relevante, se mantiene el principio de proporcionalidad. Así, en el artículo 76 dice que en todo proceso se debe garantizar el derecho al debido proceso, debe contar con diferentes garantías primordiales para el reconocimiento de este derecho. En el mismo artículo 76, numeral 6 establece la garantía básica de proporcionalidad “la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, art. 76).

La Corte Constitucional ha señalado que, con la aplicación de este principio, la potestad del Estado para sancionar se encuentra al mismo nivel que la finalidad que este persigue, equilibrando los perjuicios que ocasiona con su decisión y los beneficios que trae la potestad sancionadora. Es por esto que las autoridades legislativas deben tipificar

claramente las conductas delictivas y la consecuencia razonable a esta, en función del bien jurídico afectado y la lesión que se ha provocado, por lo tanto, se debe sancionar al que ha provocado un daño con una pena equitativa al daño causado (Sentencia N.º 025-16-SIN-CC, 2016). La Corte profundiza posteriormente sobre la tipificación de la conducta y la consecuencia razonable a esta en la proposición jurídica de la norma.

Siguiendo esto, la Corte Constitucional también ha indicado que, cuando existe más de una sanción que da paso a una situación jurídica, no se cumple con la proporcionalidad exigida entre infracciones y sanciones, y “esta amplitud e indeterminación genera además la imposibilidad de que las personas puedan determinar razonablemente el alcance de la norma con miras a adecuar su conducta, afectando el elemento de certeza y claridad del derecho a la seguridad jurídica” (Sentencia No. 10-18-IN/21, 2021). Hace referencia a que cuando por una contravención se la da una sanción múltiple, esto conlleva a que no se cumpla con el principio de proporcionalidad.

Así mismo, cuando la norma que determina la descripción de la conducta, y la sanción no se puede entender debido a la existencia de múltiples sanciones, se llega a la ambigüedad, como pasaría en las contravenciones de tránsito. Cuando una persona comete una infracción de tránsito no se le puede sancionar de manera desproporcional, con sanciones que van más allá del acto cometido, como es la privación de libertad por una contravención.

En este sentido, la desproporcionalidad de la sanción conlleva no solo a la vulneración de este principio, también violenta el derecho al debido proceso. Existe una errónea descripción de la proposición de la norma completa, que a manera de introducción para el tema posterior se trata de la compatibilidad que debe existir en la proposición jurídica de la norma completa en la parte descriptiva, que viene siendo el tipo que describe la conducta y la parte sancionadora que viene siendo la sanción al tipo descrito.

De esa apreciación, queda decir que el principio de proporcionalidad debe aplicarse directamente en todo proceso que garantice el derecho al debido proceso porque tiene como garantía el principio de proporcionalidad, entendiendo que este principio no se aplica tan solo en materia penal, también se aplica en todas las materias al consistir en una garantía constitucional. Es importante tomar en cuenta que para que el juzgador juzgue y dé a conocer su decisión, debe cumplir con este principio, pero para aplicar el principio no basta tan solo con determinar la razones por las cuales se cree la sanción se debe aplicarse el examen de proporcionalidad, que se explica a continuación.

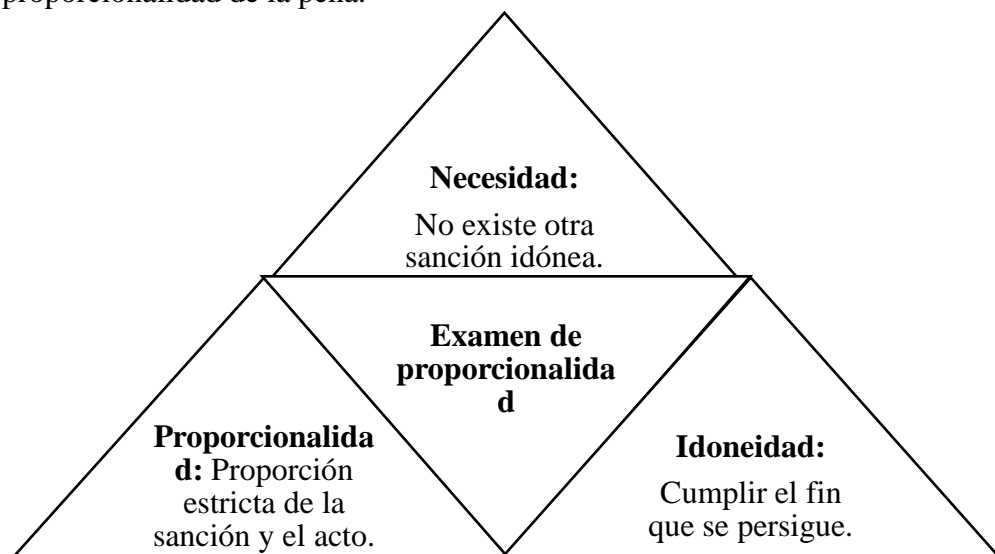
El examen de proporcionalidad viene dado por la Corte Interamericana de Derechos Humanos y es explicada fácilmente por Laura Clericó en su estudio de derechos y proporcionalidad, dice que dicho examen se trata de una serie de criterios que deben aplicarse, en un determinado caso, para establecer si un derecho afectado puede realizarse lo más ampliamente posible según las posibilidades jurídicas y fácticas. Estos criterios están dados a través de los tres subcriterios contenidos en la proporcionalidad en sentido amplio: el mandato de idoneidad; el mandato del medio alternativo menos lesivo o mandato de necesidad; y, el mandato de la proporcionalidad en sentido estricto.

Así, entendemos que el medio es óptimo, cuando con la aplicación de este se puede llegar al fin que se espera, entonces, es necesario, cuando no pudo ser establecido otro medio, igualmente adecuado para el logro del fin, pero que suponga una menor restricción para el derecho fundamental afectado. A su vez, la limitación al derecho fundamental debe ser proporcional en sentido estricto, debe guardar una relación razonable con el peso e importancia de los argumentos que hablan a favor de una mayor y mejor protección del derecho afectado (Clericó, 2018).

Establecer un examen de proporcionalidad permite que el juez no solo dé a conocer su decisión, el propósito de esto es que el juez toma la decisión, pero que motive la proporcionalidad de esta misma a través de reglas básicas que permitan detectar en qué medida el derecho que se limita es proporcional con el acto cometido, para esto tomamos los tres pilares de este examen.

Gráfico 1.

Pilares de la proporcionalidad de la pena.



Nota. Fuente y elaboración propia

Cuando existen estos pilares en la decisión que toma el juzgador, existe proporcionalidad entre la sanción y el acto realizado por el sujeto contraventor. De esa forma, ¿Cuándo existe una contravención de tránsito basta el hecho como base de juzgamiento y sanción? Tal pregunta se responderá a continuación donde hablaremos sobre estos temas en conjunto.

El principio de proporcionalidad y las contravenciones en materia de tránsito.

La proporcionalidad de las sanciones debe ser el pilar fundamental en la resolución del juez, no puede tomar una decisión que sea mayor o doble a la contravención del tipo descrito, como sostiene Beccaria la pena debe medirse en función del daño causado a la sociedad, sin embargo; de esto queda libre la regla que guía al sistema penal moderno que es la intención y conocimiento. En ese sentido, cuando se habla de contravenciones de tránsito, estas no provocan un daño a la sociedad y tampoco existe una intención de poner en peligro, sino que, es un peligro que se presenta.

En el COIP y en la Ley Orgánica de Tránsito las contravenciones están generalizadas, únicamente se define lo que es contravención, siendo similares a cualquier otra infracción. La ley dice que las contravenciones pueden ser flagrantes o no flagrantes, y que al ser flagrantes o no, todas se realizan a través del procedimiento expedito, procedimiento en el que se determinan dos o más sanciones según el COIP.

La sección tercera del COIP en su artículo 383, la ley describe las primeras contravenciones de tránsito, teniendo como primera conducir el vehículo con las llantas en mal estado, en donde la sanción será doble, pena privativa de libertad y disminución en los puntos de la licencia. Esto aumenta en los casos de transporte público, la pena privativa es el doble, incluyendo la pérdida de puntos.

En la misma sección del COIP artículo 384 describe el tipo contravencional, la conducción del vehículo bajo el efecto de sustancias estupefacientes, la sanción igualmente será triple, la pena privativa de libertad, multa y disminución de puntos de la licencia de conducir del infractor.

En la misma sección del COIP artículo 385 describe el tipo con la persona que conduce el vehículo bajo los efectos de sustancias psicotrópicas, concretamente alcohol, aquí dependerá del nivel de alcohol en la sangre, pudiendo la sanción es triple con la aplicación de una multa, la pena privativa de libertad y la reducción de los puntos en la licencia de conducir, todo esto dependiendo del nivel de alcohol en la sangre. No pasa

igual con los transportes públicos o de carga o comerciales, a estos se les dispondrá una sanción doble de pérdida de puntos en la licencia y pena privativa de libertad mucho mayor que una pena común por un particular.

En el COIP también establece que conforme al quebranto que se hace a la ley, y dependiendo la gravedad de estos divide a las contravenciones en siete clases fuera de las señaladas anteriormente, son sancionadas con la reducción de puntos en la licencia de conducir y una multa, salvo en la primera categoría donde la sanción es triple incluyendo la privación de la libertad del infractor. Antes de dar a conocer las contravenciones de tránsito y sus clases, en el artículo 393 del COIP describe las contravenciones de primera clase que, a pesar de no ser contravenciones de tránsito, dentro de estas en el numeral 2 describe la acción que destruya dispositivos de control de tránsito, se trata de una contravención de tránsito y que la sanción es trabajo comunitario o pena privativa de libertad, aplicando una sola sanción.

Por otra parte, el artículo 386 de la norma Orgánica describe las contravenciones de tránsito de primera clase, sanciona la acción con tres diferentes sanciones, esto es, una multa en base al salario básico unificado, reducción de puntos en la licencia y pena privativa de libertad, es decir, hay una sanción triple y desproporcional por una sola conducta. En una segunda parte del mismo artículo, describe la conducta con una sanción mayor para cada tipo de sanción, pero reduciendo el número de sanciones, disponiéndose únicamente una multa y la reducción de puntos en la licencia de conducir (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

El artículo 387 *ibidem*, describe las contravenciones de tránsito de segunda clase, al igual que las contravenciones de primera clase supera una sanción, siendo doble, una multa en base al SBU y la reducción de los puntos en la licencia de conducir. En el último punto, menciona que a los ciclistas y peatones que cometan la contravención de tránsito de segunda clase, se les sanciona únicamente con una multa, cumpliendo el principio de proporcionalidad entre el tipo descrito y la sanción (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

El artículo 388 del COIP las contravenciones de tercera clase, cuya sanción de igual forma es desproporcionada en la aplicación, existe una multa en base al SBU y reducción de puntos. Al igual que en las contravenciones de tránsito se hace una discriminación y describe que a los peatones y ciclistas se les sancionara únicamente con una multa (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

El artículo 389 del Código Orgánico Integral Penal, en las contravenciones de tránsito de cuarta clase la sanción sigue siendo doble, a pesar de ser infracciones mucho menor, se le sanciona al infractor con una multa en base al SBU y reducción en los de puntos. Con respecto a contravenciones de segunda y tercera clase a los peatones y ciclistas, únicamente se sanciona con una multa (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

El artículo 390 de la norma Orgánica describe las de quinta clase que, siendo inferior que las otras contravenciones, la sanción sigue siendo doble, sancionando al infractor con una multa equivalente al SBU y reducción de puntos de la licencia. Las contravenciones de tránsito de segunda, tercera y cuarta clase, los peatones y ciclistas tiene responsabilidad proporcional al tipo descrito, aplicándoseles únicamente una multa por un tipo penal similar que a los que tienen una sanción doble (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

El artículo 391 del Código Orgánico Integral Penal, contravenciones de sexta clase, las sanciones son dos, una multa en base al SBU y reducción de puntos en la licencia de conducir. Se mantiene la doble sanción. Para los ciclistas y peatones la sanción es proporcional y se le aplica una multa (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

El artículo 392 de la norma antes citada, las contravenciones de tránsito de séptima clase son las más leves, pero que se mantiene la doble sanción porque a los infractores se les sanciona con una multa en base al salario básico unificado y la pérdida de puntos. Al igual que las de segunda clase hasta la sexta clase, los peatones y ciclistas se les sanciona únicamente con una multa.

De todas las contravenciones y sanciones analizadas, se demuestra que la sanción en unos casos se duplica o triplica según la contravención, demostrando que no hay proporcionalidad, salvo en el caso de los ciclistas o peatones.

El COIP e dasn el artículo 22 menciona cuáles son las conductas que son relevantes para el IUS PUNIENDI, “son penalmente relevantes las acciones u omisiones que ponen en peligro o producen resultados lesivos, descriptibles y demostrables” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, art. 22), en ese sentido, todas las conductas que ponen en peligro son penalmente relevantes, sean conductores de vehículos o peatones o ciclistas todos ponen en peligro bienes protegidos, por lo tanto, a todos estos, la sanción debe ser la misma, aplicando el principio de proporcionalidad.

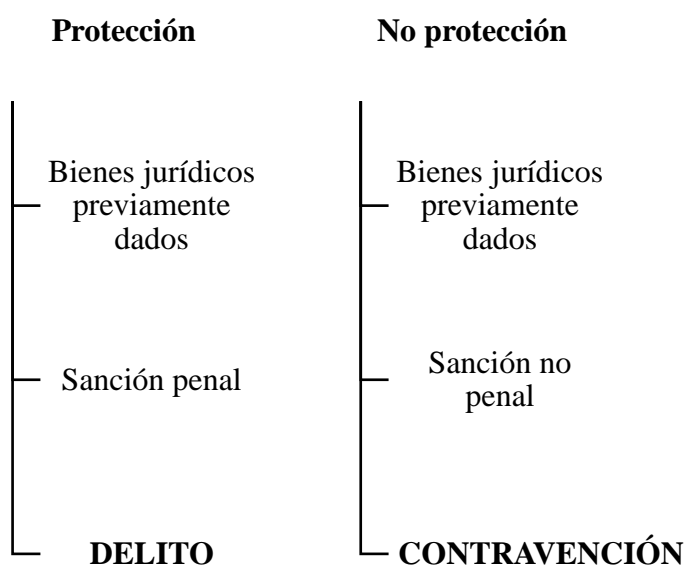
Centrándonos sobre las contravenciones en el ámbito de tránsito y la discriminación que hace de los peatones y ciclistas con los conductores, considerando la peligrosidad como base para análisis que permite entender que en todos los casos la

sanción debe ser la misma por la peligrosidad, sea mínima o máxima. En ese sentido, la contravención forma parte de una rama del Derecho Penal que permite aplicar normas que regulan conductas antijurídicas, que, si bien no se consideran como delitos, tiene relevancia su estudio en razón que de igual forma ponen en peligro bienes jurídicos protegidos (Jaramillo, 2015).

En este sentido, el Derecho Penal protege bienes jurídicos previamente establecidos, antes de que el Estado se haya constituido, estos bienes ya estaban predefinidos. En cambio, el Derecho Contravencional, protege aquellas regulaciones que no protege bienes creados antes por el Estado, por lo tanto, debe castigarse con sanciones no penales. Sanción no penal porque no pone en peligro bienes protegidos ya existentes, sino a través de reglamentaciones estatales, considerando que no se tratan de bienes jurídicos estatales.

Gráfico 2.

Relación sanción y contravenciones.



Nota. Fuente y elaboración propia.

El gráfico refleja la relevancia del Derecho Contravencional, da una idea de que las contravenciones son relevantes para el Derecho Penal, pero en un grado más bajo, donde se sancionará no con una sanción penal sino una distinta a esta. En ese sentido, no hay una descripción que hace el COIP cuando establece sanciones, las contravenciones en la aplicación de privación a un sujeto a su libertad que constituye una sanción penal.

De esa manera, el COIP además de inobservar garantías constitucionales, también inaplica la doctrina universal al tratar a las contravenciones como delitos con sanciones desproporcionadas juzgadas con una doble o triple sanción.

Entendamos que las contravenciones deben estar por debajo de un delito y que la pena en el delito es la privación de la libertad, entonces una contravención jamás puede ser sancionada con la privación de libertad. Un ejemplo de delito es una lesión física o lesión a la integridad de la propiedad privada, constituye un hecho punible que se ajusta a los tipos penales y se deben sancionar con la privación de libertad de tantos años. Por otro lado, cuando una persona estaciona incorrectamente un vehículo o supera los límites de velocidad, estas conductas no encajan en el concepto de materia del delito, por lo que debe sancionarse con una pena diferente a la privación de la libertad.

Claus Roxin, un gran exponente en el Derecho Penal, analiza la conducta del sujeto desde la puesta en peligro de dicha conducta. Roxin crea la imputación objetiva donde manifiesta que la conducta no es penalmente relevante a pesar de que este se ponga en peligro, porque se pone en peligro bajo un riesgo permitido, es decir, no existe imputación objetiva cuando el sujeto realiza una conducta que está dentro del riesgo permitido, entendiendo que para Roxin todos nos ponemos en un riesgo en todo momento ya sea cuando conducimos un auto o cuando realizamos carreras deportivas. La conducta se vuelve importante cuando en función del riesgo permitido este se sobrepasa (Roxin, 2012).

El riesgo permitido es para Roxin la realidad misma en la que las personas en sociedad de manera forzosa deben ponerse dentro de ese riesgo que se permite para que la sociedad misma funcione; sin embargo, cuando se excede de este o cuando no se está dentro del riesgo que se permite, es cuando aparece la imputación objetiva. Un ejemplo de riesgo no permitido en el presente artículo sobre este tema es conducir un vehículo cuando está en estado etílico, existe aquí una conducta y una causa que lleva a un resultado, la conducta es conducir el automóvil en estado de embriaguez, la causa es la ingestión de alcohol y el resultado es un posible accidente de tránsito.

Por otro lado, un ejemplo de incremento del riesgo permitido en contravenciones de tránsito es el manejar y acelerar excediendo los límites que se prohíben de velocidad; en este caso, existe una conducta y un resultado, la conducta es excederse los límites de velocidad y poner en peligro a la sociedad, con un posible accidente de tránsito. En este sentido, considerando a conductores, ciclistas y peatones, vemos en cada caso aumenta el riesgo permitido, y, por lo tanto, deben ser sancionados de acuerdo a la gravedad y efecto

causado, no necesariamente con la pena de privación de libertad ni penal, sino con una sanción propia para las contravenciones. La pena privativa de libertad debería estar dirigida únicamente a los delitos.

Las contravenciones de tránsito son importantes y deber de estar reguladas porque ponen en peligro a la sociedad y al mismo infractor, pero la duda está en el ámbito penal en por qué se discrimina a los conductores, aplicándoseles una sanción doble o triple e incluso la privación de su libertad. En ese sentido, se creería que la norma es errónea, o existe una proposición jurídica de la norma incorrecta, ese será el siguiente tema de análisis.

La proposición jurídica de la norma contravencional de tránsito

Las normas de contravenciones de tránsito, al igual que la descripción que se hace de los delitos, están formadas por dos partes o troncos; para varios autores, señalan que existe un tronco principal conformado por la hipótesis, con relación a lo que pudiese pasar; y, un segundo, con respecto a la consecuencia jurídica con respecto a la hipótesis.

En este sentido, “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 (...)” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, art. 384).

En contexto, la norma jurídica que cuenta con estos dos troncos, es una norma con proposición jurídica completa, que, con respecto a las contravenciones de tránsito, se podría realizar el presente análisis:

Tabla 1.

<i>Proposición jurídica completa de la norma de contravención de tránsito</i>	
Tronco de la hipótesis	Tronco de la consecuencia jurídica
Si una persona conduce bajo los efectos de sustancias estupefacientes o preparados que las contengan...	...se le sancionará de tal manera que se le imponga reducción de quince puntos de su licencia de conducir y privación de su libertad de treinta días.
Nota. Fuente y elaboración propia	

La proposición jurídica está compuesta por estas dos partes. Otros autores con la misma postura, pero de diferente forma, expresan que la proposición jurídica de la norma está compuesta, por una parte, descriptiva y otra parte sancionadora, en este sentido, el acto de encajar en la primera parte considerando todas las circunstancias que se exponen dentro de la descripción, si esto, no se da encajando todas las circunstancias, no existe contravención de tránsito, y, por lo tanto, no existe sanción.

La importancia de esto viene de lo que establece la Corte Constitucional en la Sentencia 025-16-SIN-CC, en donde señala que, con la aplicación del principio de proporcionalidad, la potestad del Estado para sancionar se encuentra al mismo nivel que la finalidad que este persigue, equilibrando los perjuicios que ocasiona con su decisión y los beneficios que trae la potestad sancionadora. Es por esto que las autoridades legislativas deben tipificar claramente las conductas ilícitas y la consecuencia razonable a esta, en función del bien jurídico afectado y la lesión que se ha provocado, debe, por lo tanto, sancionarse causando un daño inferior al que causó el infractor (Sentencia N.º 025-16-SIN-CC, 2016).

La Corte señala que, en la creación de normas, la descripción que se haga de la conducta (tronco de hipótesis o parte descriptiva), debe contener una sanción razonable (tronco de la consecuencia o parte sancionadora) y correcta a la descripción que se haga de la conducta, es decir, la consecuencia debe ser proporcional a la descripción que se hace de la conducta, no puede irse más allá, sancionándose con un daño inferior al que causó el infractor.

En este sentido, debemos analizar si la sanción es proporcional a la hipótesis planteada en cuanto a las contravenciones de tránsito, y para esto se debe considerar la prueba de proporcionalidad que en páginas anteriores se analizó. Esto implica que toda autoridad aplique la sanción respetando el fin constitucionalmente válido, como establece la Corte Constitucional. En el Tribunal Alemán, en atención a la jurisprudencia, determinó que el principio de proporcionalidad es la base en toda sanción que rige por sub principios que recogimos en una pirámide sobre idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto. Si aplicamos estos principios en las contravenciones de tránsito, podemos determinar cuáles sanciones son proporcionales en base a los parámetros establecidos por el Tribunal Alemán en donde verifica si la sanción es proporcional con la parte descriptiva o de la hipótesis, tomando para esto la proposición jurídica completa de la norma contravencional de tránsito, dando un estándar más claro y preciso, sin llegar a arbitrariedades que afecten al sistema.

Tabla 2

*Proposición de la norma jurídica contravencional de tránsito – proporcionalidad
entre sanción e hipótesis*

Parte descriptiva o hipótesis	Parte sancionadora o consecuencia jurídica	Proporcionalidad de la sanción con la hipótesis
Conducción del vehículo con llantas en mal estado	Penal privativa de libertad 5 a 15 días – disminución 5 puntos en licencia de conducir	No, el fin constitucional puede cumplirse con otra sanción – no se cumple la necesidad
Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes (...)	Penal privativa de libertad 30 días - disminución 15 puntos en licencia de conducir	No, el fin constitucional puede cumplirse con otra sanción – no se cumple la necesidad
Conducción de vehículo en estado de embriaguez	Penal privativa de libertad 5 a 30 días – disminución 5 puntos en licencia de conducir a suspensión de esta – multa de 1 a 3 SBU	No, el fin constitucional puede cumplirse con otra sanción – no se cumple la necesidad
Contravenciones de tránsito de primera clase	Privación de libertad 3 días – disminución 10 puntos en licencia de conducir – multa de 1 a 2 SBU	No, el fin constitucional puede cumplirse con otra sanción – no se cumple la necesidad – no existe proporcionalidad en sentido estricto
Contravenciones de tránsito de segunda clase	Disminución 9 puntos en licencia de conducir – multa de 50% SBU	No, la sanción cumple el fin constitucional, pero no hay proporcionalidad en sentido estricto por la doble sanción

Contravenciones de tránsito de tercera clase	de	Disminución 7 puntos en licencia de conducir – multa de 40% SBU	en	No, la sanción cumple el fin constitucional, pero no hay proporcionalidad en sentido estricto por la doble sanción
Contravenciones de tránsito de cuarta clase	de	Disminución 6 puntos en licencia de conducir – multa de 30% SBU	en	No, la sanción cumple el fin constitucional, pero no hay proporcionalidad en sentido estricto por la doble sanción
Contravenciones de tránsito de quinta clase	de	Disminución 5 puntos en licencia de conducir – multa de 15% SBU	en	No, la sanción cumple el fin constitucional, pero no hay proporcionalidad en sentido estricto por la doble sanción
Contravenciones de tránsito de sexta clase	de	Disminución 3 puntos en licencia de conducir – multa de 10% SBU	en	No, la sanción cumple el fin constitucional, pero no hay proporcionalidad en sentido estricto por la doble sanción
Contravenciones de tránsito de séptima clase	de	Disminución 1 punto en licencia de conducir – multa de 5% SBU	en	No, la sanción cumple el fin constitucional, pero no hay proporcionalidad en sentido estricto por la doble sanción.

Nota. Fuente y elaboración propia

Se mencionó en el recuadro que no existe proporcionalidad y esto se debe a que, el cometimiento de estas infracciones se encuentra determinadas con la proposición jurídica completa, y, a pesar de estar descritas de esta manera, la parte sancionadora no concuerda con la hipótesis que plantea la norma, porque no cumple el examen de proporcionalidad como establece el Tribunal Alemán, excediéndose de la sanción, sin

tomar en cuenta la proporcionalidad en sentido estricto. Además, se puede observar que no existe la necesidad de establecer como sanción la pena privativa de libertad como sanción penal, es decir, que en el Derecho Contravencional no cabe una sanción penal sino una no penal sino administrativa (reducción en los puntos) y civil (multa en base al salario básico unificado).

De esto se desprende que el juzgador al momento de imponer una sanción en las contravenciones no debe únicamente hacerse en base al Código Orgánico Integral Penal, sino también debe tomar en cuenta la descripción de la conducta desde el riesgo, conocimiento técnico y el resultado. Es decir, en las contravenciones que determinan el COIP el juez debe realizar el análisis de la conducta negligente, imprudente o impericia para determinar una sanción objetiva de acuerdo con la conducta; el juez no puede ser extremo legalista, se debe analizar más allá de la norma, recurrir a la doctrina y por supuesto, a la jurisprudencia.

De esa manera, el juez observando sub principios del principio de proporcionalidad (idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto), debe analizar la conducta desde la descripción y la realización con el resultado, pues si no se procede de esta forma, se estaría incurriendo en una sanción desproporcionada como sucede en los casos de contravenciones de tránsito, estos términos se explican así:

1. **Conocimiento técnico:** El conductor tiene los conocimientos suficientes para determinar si actuó con el debido cuidado bajo el riesgo permitido.
2. **Riesgo:** Verificar si el conductor se encontraba conduciendo el vehículo bajo el riesgo permitido según lo determina la ley penal y de tránsito.
3. **Resultado:** La contravención de tránsito se cumplió bajo las condiciones que determina la ley.

Una vez que el juzgador considere todo lo expuesto, debe emitir la resolución en base al principio de necesidad; sin embargo, debido a la inconstitucionalidad de la descripción que hace el COIP, no queda más a este sancionar en base a lo que determina la ley. Así mismo, revisando las contravenciones de tránsito desde la ley en materia penal, podemos obtener ciertas características de estas que Rodrigo León ha determinado también en su libro sobre práctica de tránsito.

- Se pueden juzgar de oficio o a petición de parte,
- No afectan bienes jurídicos relevantes,
- Mayoritariamente, se sancionan con la no privación de la libertad,

- El proceso es rápido,
- La resolución debe ser motivada,
- Se pueden impugnar,
- Se aplica el Procedimiento Expedito (León, 2017, p. 329).

En base a estas consideraciones, las contravenciones de tránsito al no afectar bienes jurídicos relevantes, no deberían sancionarse con privación de libertad. Al tratarse de un procedimiento rápido, la resolución que se dicte, debe estar motivada desde los parámetros constitucionales y legales en base al principio de proporcionalidad. En este sentido, se tratan de contravenciones que además de ser inconstitucionales por la sanción incompatible con la descripción de la conducta, también vulneran el derecho de impugnación de la resolución, considerando que la contravención de tránsito no tiene el encarcelamiento.

Contravenciones de tránsito en Colombia

Las contravenciones de tránsito, en Ecuador, deben ser examinadas desde el paradigma internacional, comparando la legislación de otros países, para esto, tomamos como punto de partida la legislación de Colombia, en donde determina las contravenciones de tránsito como infracciones de tránsito, dividiéndoles en categorías, establecidas con las consideraciones que, mientras más alta reprochable la conducta, mayor es la sanción.

Las infracciones de tránsito de Colombia se encuentran establecidas en el Código Nacional de Tránsito, que establece: “Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas (...)” (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002, art. 130).

Las sanciones se aplican en base a la categoría de la infracción en que se ajusta la conducta, contravenciones y sanciones que se basan como en la peligrosidad que representa para la sociedad y bienes jurídicos protegidos, evidentemente de menor calibre que los delitos. De esa manera, en el artículo 131 del Código de Tránsito Colombiano, las sanciones por infracción de tránsito establecen desde la categoría A hasta la F siendo la categoría A la más leve.

En las infracciones de tránsito de categoría A encontramos 12 preceptos en los que el infractor puede ajustar su conducta. Para referir algunas de estas conductas que son

sancionadas, la persona que no transita por el lado de la vía que le corresponde o transitar por zonas que están prohibidas. En la categoría B, encontramos 23 preceptos que igualmente el infractor puede ajustar su conducta, que puede ser conducir un vehículo sin portar la licencia de conducir o hasta el llevar a menores de 10 años en el asiento delantero del vehículo (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002).

Las infracciones de tránsito de categoría “C” encontramos 39 preceptos, entre estas, conducir el vehículo con una licencia falsa o ajena o incluso, el conducir el vehículo a niveles superiores a la velocidad máxima permitida. En la categoría “D”, encontramos 15 preceptos sobre infracciones que son más graves, como cuando el infractor conduce un vehículo sin tener la licencia de conducir o conducir un vehículo público para un uso distinto al que es permitido (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002).

En la categoría “E” las infracciones son mayores, como cuando se provee de combustible a un vehículo público con pasajeros en su interior o transportar elementos peligrosos como explosivos mientras hay personas a bordo del vehículo. En la categoría “F”, considerada como la más grave, encontramos las infracciones que se cometen por el consumo de sustancias psicotrópicas como alcohol o drogas lo que puede ocasionar incluso un delito de tránsito (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002).

Se puede observar que en todas estas contravenciones, el Código de Tránsito determina únicamente sanciones civiles con una multa, en ninguna de éstas, establece una sanción doble o triple inaplicando el principio de proporcional, salvo en el caso de contravenciones categoría “F”, en donde existe una sanción civil y administrativa considerando al peligro que representa, pero en ninguna prevé encarcelamiento.

Tabla 3.

<i>Proporcionalidad de las contravenciones de tránsito en Colombia</i>		
Categoría	Sanción	Proporcionalidad de la sanción
A	Multa 4 salarios mínimos legales diarios	SI
B	Multa 8 salarios mínimos legales diarios	SI
C	Multa 15 salarios mínimos legales diarios	SI
D	Multa 30 salarios mínimos legales diarios	SI
E	Multa 45 salarios mínimos legales diarios	SI
F	Según el grado de embriaguez (multa-suspensión licencia-acciones comunitarias)	SI

Nota. Fuente: Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia, elaboración propia.

En las contravenciones de tránsito en Colombia las sanciones civiles son proporcionales con una multa de acuerdo a la conducta contravencional. En el caso de las contravenciones de categoría “F”, la sanción puede ser doble o incluso triple, sin embargo, estas son proporcionales porque no hay un exceso del poder punitivo del Estado en razón que no existe una sanción privativa de libertad, además, si tomamos en cuenta el Derecho Contravencional analizado, cumple la naturaleza de las contravenciones al no aplicar una sanción penal en ninguna categoría.

Así, en la categoría “F”, a pesar de que se impone sanciones dobles o triples, son proporcionales y estas no van más allá de una sanción civil o administrativa, no llegan al grado de sanción penal como en el caso de Ecuador, donde incluso existe la privación de libertad. Y, tomando en cuenta el peligro de las infracciones de Colombia con respecto a

las contravenciones de Ecuador son las mismas, pero existe una diferencia relevante, en un caso aplica una sanción desproporcional y penal, y la otra es proporcional y no penal.

En este sentido, la Corte Constitucional manifiesta que el debido proceso es el conjunto de principios que deben observar los jueces en el procedimiento no solo como orientación, sino como un deber de motivar una decisión jurídica, lo contrario violenta el debido proceso, sobre todo cuando no se justifica la conducta y la sanción aplicando el principio en estudio (Sentencia No. 60-15-EP/20, 2020, párr. 14).

La sanción penal está fuera de los límites de la institución sancionadora de la contravención de tránsito, además, al establecerse una doble o triple sanción, contraria normativa constitucional, con el aditamento de la exigencia de motivación sobre la decisión judicial, en donde se debe justificar la aplicación del principio de proporcionalidad de la conducta y la sanción, considerando incluso que en el Ecuador la pena privativa de libertad es una sanción inconstitucional y desproporcional, y ello se debe a que el Derecho Contravencional no debe ser tomado en cuenta dentro del ámbito penal. La privación de libertad está dentro del Derecho Penal como una sanción, y las contravenciones son del campo del Derecho Contravencional. Habría contradicción al aplicar una sanción del Derecho Penal en el campo del Derecho Contravencional.

Tabla 4.

<i>Penas privativas de libertad por contravenciones Ecuador</i>				
Contravenciones	COIP	Disminución de puntos	Multa SBU	Encarcelamiento
Llantas del vehículo en mal estado	Art. 383	5	--	5 a 15 días y retención de vehículo
Efecto de sustancias	Art. 384	15	--	30 días y retención de vehículo (24hrs)

Conducir en estado de embriaguez	Art. 385	Según escala	--	Según escala
----------------------------------	----------	--------------	----	--------------

Sanciones por contravenciones de tránsito en Colombia

Contravenciones	CNT	Sanción	Multa	Pena privativa de libertad
Categoría A	Art. 131	Civil	4 SML	No
Categoría B	Art. 131	Civil	8 SML	No
Categoría C	Art. 131	Civil	15 SML	No
Categoría D	Art. 131	Civil	30 SML	No
Categoría E	Art. 131	Civil	45 SML	No
Categoría F	Art. 131 y 152	Civil y administrativa	Según escala	No

Nota. Fuente: Rodrigo León. Elaboración propia

El caso de Ecuador y Colombia, de acuerdo al cuadro comparativo, las sanciones son las mismas, pero con gravedad superior entre estas; en Ecuador la pena grave es la pena privativa de libertad y en el caso de Colombia la sanción más grave es la multa y la suspensión de la licencia, concluyendo en el caso de Ecuador la sanción como inconstitucional, además, no existe un debido proceso porque se está inaplicando el sub principio de proporcionalidad.

Entonces, a una persona nunca se le puede sancionar de forma desproporcional con dos o más penas por una contravención; sin embargo, en el Ecuador esta es una problemática y lo podemos comprobar con jurisprudencia, como un caso interesante que se presentó en Ibarra en el año 2012, en la Resolución No, 354-2012, en el mismo que además de vulnerar el principio de proporcionalidad también se vulnera el principio non bis ídem, ya que se juzgó dos veces y sancionó más de una vez por un mismo hecho. El infractor se encontraba circulando en la ciudad de Ibarra por la avenida Atahualpa, en la intersección con la calle secundaria Hernán González de Sea, se impacta con otro vehículo, declarándole como único responsable de los hechos ocurridos.

El Juez primero de tránsito de la ciudad de Imbabura juzga al infractor imponiéndole una pena de reclusión de 2 años y una multa de 7.5 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general. El juez de tránsito no solo sanciona a esta persona con una pena de reclusión y una multa, sino también lo sanciona con el pago de costas, daños y perjuicios en razón de haber estado de embriaguez, que por su situación debía beneficiarse de atenuantes, sin embargo, no se reconocieron sancionándole dos veces. (Resolución No. 354-2012, 2012).

El afectado, quien ha cometido la infracción, plantea el recurso de revisión, en contra de la acusación particular que fue el fundamento para la pena de dos años, daños y perjuicios por el delito de tránsito y la contravención, argumentando que es sancionado dos veces por el mismo hecho en un delito de tránsito, una por contravención y otra por causar lesiones y daños materiales, se presentan dos penas distintas por un mismo hecho produciéndose vulneración del principio de proporcionalidad y el non bis in ídem, mismos que se encuentran consagrados en nuestra constitución

En el presente caso, el juez no debió dividir la contravención de tránsito y el delito de tránsito en mismo hecho, vulnerando el derecho a la seguridad jurídica. Con esto queda claro que en el caso existe una múltiple sanción por parte del juez de contravenciones de tránsito.

De esa manera, el juez de tránsito no debe analizar únicamente la conducta que se presenta, sino los hechos mismos y verificar las consecuencias en el marco de las sanciones y las penas, queda claro que en la realidad se sigue presentando casos en las contravenciones de tránsito donde se vulnera el principio de proporcionalidad.

Finalmente, se puede comprobar que el principio de proporcionalidad, es de vital importancia en la garantía de derechos de las personas, limita el poder punitivo del Estado, evitando que se dé múltiples sanciones por una contravención de tránsito, como en el caso que hemos referido.

Conclusión

Del trabajo de investigación se puede establecer que las contravenciones de tránsito descritas en el Código Orgánico Integral Penal son inconstitucionales, ya que vulneran garantías fundamentales del debido proceso y la seguridad jurídica. Se ha demostrado que no se aplica el principio de proporcionalidad en las sanciones por contravenciones de tránsito.

Las contravenciones de tránsito en Ecuador son descritas con una proposición jurídica completa, es decir, una descripción de la conducta y la descripción de la sanción o consecuencia jurídica; sin embargo, la sanción no es proporcional a la descripción que hace la contravención, supera por mucho si tomamos en cuenta el examen de proporcional del Tribunal Alemán. La sanción en todos los casos es doble o triple responsabilidad, únicamente se aplica una sola sanción en el caso de los peatones y ciclistas, entendiéndose como una discriminación sin fundamento en su análisis.

Se determina que la sanción es incompatible con la naturaleza de las contravenciones de tránsito, analizado el Derecho Contravencional y preceptos universales, señalan que una contravención afecta en menor medida que un delito y que su importancia recaía en el peligro que representan, por lo tanto, se debe establecer una sanción no penal. En Ecuador, la máxima sanción que se determina por contravenciones de tránsito es la pena privativa de libertad, es decir, se aplica una sanción penal a una contravención.

La Corte Constitucional y varios convenios y tratados internacionales reconocen los principios base del debido proceso, pero a decir de la legislación ecuatoriana, no se toma en cuenta cuando se establece en sentencia una doble y hasta una triple sanción. En este sentido, es importante que se pueda hacer frente a este problema mediante un estudio más completo a fin de que se haga notar este problema y llegue a eliminarse las sanciones exageradas y múltiples en las normas de contravenciones de tránsito, proponiendo proyectar reformas al Código Orgánico Integral Penal, estableciendo sanciones proporcionales a las contravenciones de tránsito o en su defecto establecer un nuevo código que cuente con la proposición jurídica completa respecto a las sanciones por contravenciones de tránsito.

Bibliografía

- Beccaria, C. (1822). *Tratado de los delitos y las penas*. Madrid: Alban.
- Caminos, P. (2014). El principio de proporcionalidad: Una nueva garantía de los derechos constitucionales? *Ambrosio L.Gioja*, 4.
- Clerico, L. (2018). *Derechos y proporcionalidad: violaciones por insuficiencia y por regresión*. Mexico: Instituto de Estudios Constitucionales.
- Codigo Nacional de Transito Terrestre. (2002). *Codigo Nacional de Transito Terrestre. Codigo Nacional de Transito Terrestre (Ley 769 de 2002)*. Colombia.
- Codigo Organico Integral Penal. (2014). *Codigo Organico Integral Penal*. Ecuador.
- Constitucion de la Republica del Ecuador. (2008). *Constitucion de la Republica del Ecuador*. Montecristi, Ecuador.
- Constitucion Politica del Ecuador. (1998). *Constitucion Politica del Ecuador*. Montecristi, Ecuador.
- Contravenciones de transito de cuarta clase, INC.1, NUM. 1, 17159201700352G (Unidad Judicial de contravenciones de transito Carapungo 23 de octubre de 2017).
- Convencion americana de derechos humanos. (1969). *Convencion americana de derechos humanos*.
- Garcia, P. (2014). El principio ne bis in idem. *El principio ne bis in idem*.
- Jaramillo, J. (2015). El Derecho Penal Contravencional . *Contraventional Criminal Law*.
- Leon, R. (2017). *Practica de Transito*. Quito: El Forum.
- N."012-14-SEP-CC, Caso N.º0529-12-EP (Corte Constitucional 2012).
- Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. (1966). *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos*.
- Resolucion No. 354-2012, Juicio No. 361-2012 (Corte Nacional de Justicia 2012).
- Roxin, C. (2012). *La imputacion objetiva en el Derecho Penal*. Grijley.

Sentencia N.º 025-16-SIN-CC, Caso N.º 0047-14-IN (Corte Constitucional del Ecuador 6 de abril de 2016).

Sentencia No. 10-18-IN/21, Caso No. 10-18-IN (Corte Constitucional del Ecuador 29 de septiembre de 2021).

Sentencia No. 60-15-EP/20, Caso No. 60-15-EP (Corte Constitucional 28 de octubre de 2020).

Vaca, R. (2014). *Derecho Procesal Penal Ecuatoriano*. Quito, Ecuador: Ediciones Legales.

Velez, L. (2022). El principio Non bis in ídem en el Ecuador, referente a su aplicación en la justicia indígena. *Ciencia Latina*.

Vidal, C. (2018). El principio de proporcionalidad como parámetro de constitucionalidad de la actividad del juez. España.

Zaffaroni, E. (2002). *Manual de Derecho Penal*.



Jefferson Romeo Arcentales Espinoza portador(a) de la cédula de ciudadanía N° **0350094405**. En calidad de autor y titular de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“El principio de proporcionalidad frente a 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 y no comerciales. Autorizo además a la Universidad Católica de Cuenca, 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.

Azogues, **09 de noviembre de 2023**

F: 

Jefferson Romeo Arcentales Espinoza

C.I.0350094405

Luis Paúl Tapia Páramo portador(a) de la cédula de ciudadanía N° **0302358155**. En calidad de autor y titular de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación "**El principio de proporcionalidad frente a 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 y no comerciales. Autorizo además a la Universidad Católica de Cuenca, 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.

Azogues, **09 de noviembre de 2023**

F: 
Luis Paúl Tapia Páramo

C.I.0302358155