

REPUBLICA DEL ECUADOR.
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA.

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo.

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES,
PERIODISMO, INFORMACIÓN Y DERECHO.**

CARRERA DE DERECHO.

**TITULO: INCONSTITUCIONALIDAD DEL ARTÍCULO 238 DEL
REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACION DE LA LEY
ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y
SEGURIDAD VIAL.**

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

AUTOR: MARTHA KATHERINE VERDUGO OCHOA.

Numero de Cedula: 030202562-2.

TUTOR: Ab. DIEGO FRANCISCO IDROVO TORRES Mgs.

AÑO: 2018.

ÍNDICE.

ÍNDICE.....	II
ÍNDICE DE TABLAS.....	IV
ÍNDICE DE IMAGENES.....	IV
TITULO: INCONSTITUCIONALIDAD DEL ARTÍCULO 238 DEL REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACION DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.....	5
TITLE: UNCONSTITUTIONALITY OF ARTICLE 238 GENERAL REGULATIONS FOR THE APPLICATION OF THE ORGANIC LAW OF TRANSPORTATION TERRESTRIAL, TRANSIT AND ROAD SAFETY. ...	5
RESUMEN.....	6
Palabras Claves:	6
ABSTRAC.....	7
Keywords:.....	7
1. INTRODUCCIÓN.....	8
1.1. ANTECEDENTES.....	8
1. Vehículos livianos, motocicletas y similares.	11
2. Vehículos de transporte público de pasajeros.	11
3. Vehículos de transporte de carga.....	11
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS:	13
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	14
1.4. HIPÓTESIS.....	16
2. METODOLOGÍA.....	17
2.1. MÉTODOS UTILIZADOS:.....	17
3. DESARROLLO	19

3.1. “PRINCIPIOS Y DERECHOS CONSTITUCIONALES QUE SE VEN VIOLENTADOS AL APLICAR EL 238 DEL REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.”	19
3.1.1. ¿Es Inconstitucionalidad del Artículo 238 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?.....	19
A. ¿Qué es un reglamento?	19
B. ¿Cuáles son las funciones del reglamento?	23
C. ¿Qué sucede si es que al momento de la aplicación del Reglamento General de la LOTTTSV por parte de los operadores de justicia se transgreden normas constitucionales y legales contenidas tanto en la Constitución, Tratados Internacionales de Derechos Humanos como en el COIP?	26
D. Interpretación Constitucional.	30
3.2. “INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN JUDICIAL DEL ARTÍCULO 238 DEL REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN LOS PROCEDIMIENTOS DE JUZGAMIENTO DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO.”	31
Análisis e interpretación de datos.....	31
Sentencia 1:.....	32
Sentencia 2:.....	35
Sentencia 3.....	38
3.3. “PROPUESTA DE UNA SOLUCIÓN DE TIPO NORMATIVA QUE PERMITA ESTABLECER SANCIONES A TRAVÉS DE LOS FOTOS RADARES QUE GARANTICEN EL DEBIDO PROCESO.”	42
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.	42

PROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, PARA LA DESPENALIZACIÓN DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE MENOR ENTIDAD.....	42
CONCLUSIONES.....	50
BIBLIOGRAFÍA.....	52
ANEXOS.....	54

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla N.- 1: Límites de velocidad para vehículos livianos, motocicletas y similares.....	11
Tabla N.- 2: Límites de velocidad para vehículos de transporte público de pasajeros.....	11
Tabla N.- 3: Límites de velocidad para vehículos de transporte de carga.....	11

ÍNDICE DE IMAGENES.

Imagen N.- 1: Límites de velocidad para vehículos livianos, motocicletas y similares.....	9
Imagen N.- 2: Límites de velocidad para vehículos de transporte público de pasajeros.....	10

**TITULO: INCONSTITUCIONALIDAD DEL ARTÍCULO 238
DEL REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACION DE
LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

**TITLE: UNCONSTITUTIONALITY OF ARTICLE 238
GENERAL REGULATIONS FOR THE APPLICATION OF THE
ORGANIC LAW OF TRANSPORTATION TERRESTRIAL,
TRANSIT AND ROAD SAFETY.**

RESUMEN.

La presente investigación se centra en dos aspectos relevantes; por un lado, las consecuencias jurídicas respecto de la aplicación del Artículo 238 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (del Reglamento General de la LOTTTSV) en las infracciones de tránsito por exceso de velocidad detectadas a través de medios tecnológicos como lo son los foto radares; y por otro, en la vulneración del principio de legalidad reconocido en la Constitución y en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), que se genera a través de la aplicación de dicha disposición reglamentaria. A través de un análisis dogmático y casuístico se llegó a identificar la necesidad de una reforma a los artículos 386 numeral 3 inciso segundo y 389 numeral 6 inciso primero del COIP, por cuanto la norma del reglamento es inconstitucional, en este sentido la reforma permitirá una correcta aplicación de la normativa y no vulneración del principio de legalidad.

Palabras Claves: Supremacía de la Constitución, Control de Constitucionalidad, Principio de Legalidad.

ABSTRAC.

The present investigation focuses on two relevant aspects; on the one hand, the legal consequences with respect to the application of article 238 of the General Regulation for the Application of the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety (General Regulations of the LOTTTSV) in traffic infractions for speeding detected at through technological means such as photo radars; and on the other hand, in violation of the principle of legality recognized in the Constitution and in the Organic Comprehensive Criminal Code (COIP), which is generated through the application of said regulatory provision. Through a dogmatic and casuistic analysis it was possible to identify the need for a reform to articles 386 numeral 3, second paragraph and 389 numeral 6, first paragraph of the COIP, since the norm of the regulation is unconstitutional, in this sense the reform will allow a correct application of the regulations and non-violation of the principle of legality.

Keywords: Supremacy of the Constitution, Control of Constitutionality, Principle of Legality.

1. INTRODUCCIÓN.

1.1. ANTECEDENTES.

El incremento de la tecnología en el mundo de hoy ha producido un cambio cultural y social. Actualmente, el avance tecnológico ha concedido que el legislador conjuntamente con los órganos encargados del control de la seguridad vial implementen medios tecnológicos como son la foto radares, con el objetivo de reducir la cantidad de accidentes de tránsito.

Las tecnologías referentes a la implementación de radares para determinar los excesos de velocidad se encuentran a nivel mundial en la mayoría de los países, quienes los han implementado con el fin de erradicar accidentes de tránsito y la tasa de mortalidad que de ellos proviene. (Carrillo Zea , 2016, pág. 20).

En el ámbito internacional países como Chile, España, Francia, Republica Dominicana han aplicado el mecanismo de foto radares, alegando que es la mejor forma de prevenir, controlar y concientizar a la ciudadanía sobre el peligro del exceso de velocidad. Según el Club Europeo de Automovilistas de Chile, en base a su experiencia en seguridad vial en Europa:

Cree conveniente la implementación de un sistema automatizado de fiscalización de velocidad. Siendo éste uno de los principales motivos de fallecimiento en las vías, la instalación de foto radares mejorará la seguridad vial y en definitiva, combatirá las muertes en las carreteras. Hace diez años en España, un 28% de los accidentes de tránsito tenían como causa el exceso de velocidad. Para combatir esta situación, se recurrió a la fórmula: mapa de radares, más gestión eficaz es igual a conductores más responsables. Y los resultados avalan el uso de la implementación de la foto radares. (Andrade G., 2016, pág. 9)

En Ecuador este sistema de Foto Multas, ha sido efectuado desde el año 2012, con el propósito de formar, educar y concientizar una cultura de seguridad vial en los ciudadanos. El Art. 264 de la Constitución de la

Republica Ecuatoriana (en adelante CRE) en su numeral 6 especifica que una de la facultades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales (en adelante GAD) es: "Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal" (Ecuador, 2018, pág. 86). Apoyado en estos antecedentes legales y en los convenios de transferencias de funciones entre los GADS Municipales y la Agencia Nacional de Tránsito, se implementó los foto radares en la mayoría de municipios con el fin de reducir los accidentes de tránsito por exceso de velocidad que es una de las principales causas de accidentes de tránsito divisadas en el territorio ecuatoriano, según estadísticas proporcionadas por la Agencia Nacional de Tránsito en el mes de enero y el mes de febrero del año 2018 se han registrado el 10% y el 7,49% respectivamente de muertes en accidentes de tránsito producto de conductores que sobrepasaron el límite de velocidad permitido.¹

Imagen N.- 1: Siniestros de Tránsito por Exceso de Velocidad con muerte, Enero 2018.



DIRECCIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

FALLECIDOS EN SITIO POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL- ENERO 2018

CÓDIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	TOTAL A ENERO 2018	%
C14	CONDUCCIÓN DESATENTO A LAS CONDICIONES DE TRÁNSITO (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MARGELLA, ETC. O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTIVO).	54	54	30,00
C09	CONDUCCIÓN VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD.	18	18	10,00
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS.	12	12	8,87
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL.	12	12	8,87
C08	CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	11	11	8,11
C28	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATÓN.	11	11	8,11
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MÍNIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHÍCULOS.	10	10	5,68
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHÍCULO QUE LE ANTECEDE.	10	10	5,68
C18	CONDUCCIÓN EN SENTIDO CONTRARIO A LA VÍA NORMAL DE CIRCULACIÓN.	9	9	5,00
C23	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRÁNSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO).	9	9	5,00
C13	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFÉRICAS (NEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA).	8	8	4,44
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO.	7	7	3,89
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VÍA Y/O CONFIGURACIÓN, (ILUMINACIÓN Y DISEÑO).	2	2	1,11
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADREBOS, ETC.).	2	2	1,11
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHÍCULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS.	1	1	0,68
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSIÓN DE NEUMÁTICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACIÓN, CAÍDA DE PUENTE, ÁRBOL, PRESENCIA INTENPESIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VÍA, ETC.).	1	1	0,68
C20	MAL ESTACIONADO- EL CONDUCTOR QUE DETENGA O ESTACIONE VEHÍCULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRAÑEN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TÚNELES, PENDIENTES.	1	1	0,68
C27	PEATÓN QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACIÓN EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES).	1	1	0,68
C03	PESO Y VOLUMEN-NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS.	1	1	0,68
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHÍCULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TÚNELES, PENDIENTES, ETC.	0	0	0,00
C05	CONDUCCIÓN EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FÍSICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA).	0	0	0,00
C04	DAÑOS MECÁNICOS PREVISIBLES.	0	0	0,00
C06	FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMÁTICOS (SISTEMA DE FRENS, DIRECCIÓN, ELECTRÓNICO O MECÁNICO).	0	0	0,00
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO A VEHÍCULOS.	0	0	0,00
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRÁNSITO.	0	0	0,00
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO. (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC).	0	0	0,00
C07	PEATÓN TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	0	0	0,00
TOTAL		180	180	100,00

¹ Gobierno de la República del Ecuador, «Agencia Nacional de Tránsito», 2018, <https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WsWqNC5ubIU>, consultada el 2 de marzo del 2018.

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, Municipio de Ambato, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil y Movidelnor.
Elaboración: ANT, DEP; Quito, 14/02/2018

Imagen N.- 2: Siniestros de Tránsito por Exceso de Velocidad con muerte, Febrero 2018.



DIRECCIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

FALLECIDOS EN SITIO POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL- FEBRERO 2018

CÓDIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	TOTAL A FEBRERO 2018	%
C14	CONDUCCIÓN DESATENTO A LAS CONDICIONES DE TRÁNSITO (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR).	54	76	130	37,46
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL.	15	18	33	10,37
C09	CONDUCCIÓN VEHÍCULO SUPERANDO LOS LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD.	12	14	26	7,49
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MÍNIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHÍCULOS.	12	11	23	6,53
C06	CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	11	8	19	5,48
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO.	11	7	18	5,19
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC).	10	7	17	4,90
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHÍCULO QUE LE ANTECEDE.	10	6	16	4,61
C08	PESO Y VOLUMEN NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS.	9	6	15	4,32
C27	PEATÓN QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACIÓN EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES).	9	3	12	3,46
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFÉRICAS (NEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA).	8	2	10	2,88
C07	PEATÓN TRANSCITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	7	2	9	2,59
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS.	2	1	3	0,86
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATÓN.	2	1	3	0,86
C13	CONDUCCIÓN EN SENTIDO CONTRARIO A LA VÍA NORMAL DE CIRCULACIÓN.	1	1	2	0,58
C01	CASO FUERTE O FUERZA MAYOR (EXPLOSIÓN DE NEUMÁTICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACIÓN, CAÍDA DE PUENTE, ÁRBOL, PRESENCIA INTIMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VÍA, ETC.).	1	1	2	0,58
C03	CONDUCCIÓN EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FÍSICAS (SUENO, CANSANCIO Y FATIGA).	1	1	2	0,58
C05	FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMÁTICOS (SISTEMA DE FRENSO, DIRECCIÓN, ELÉCTRICO O MECÁNICO).	1	1	2	0,58
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO A VEHÍCULOS.	1	1	2	0,58
C20	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRÁNSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO).	0	0	0	0,00
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VÍA Y/O CONFIGURACIÓN (ILUMINACIÓN Y DISEÑO).	0	0	0	0,00
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC.).	0	0	0	0,00
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHÍCULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS.	0	0	0	0,00
C20	MAL ESTACIONADO- EL CONDUCTOR QUE DETIENGA O ESTACIONE VEHÍCULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTERRAN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TÚNELES, PENDIENTES.	0	0	0	0,00
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHÍCULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TÚNELES, PENDIENTES, ETC.	0	0	0	0,00
C04	DAÑOS MECÁNICOS PREVISIBLES.	0	0	0	0,00
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRÁNSITO.	0	0	0	0,00
TOTAL		180	167	347	100,00

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, Municipio de Ambato, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil y Movidelnor.
Elaboración: ANT, DEP; Quito, 14/03/2018

Los Foto Radares son dispositivos que están conformados por cámaras con sensores que se activan cuando un vehículo automotor que va en exceso de velocidad cruza los mismos; los límites de velocidad permitidos varían según la clase de vehículo motorizado y el lugar de circulación de estos, a continuación se presenta cuadros explicativos que explican los rangos de velocidad establecidos.

Los rangos de velocidad establecidos por la ANT son los siguientes:

1. Vehículos livianos, motocicletas y similares.

Tabla N.- 1: Límites de velocidad para vehículos livianos, motocicletas y similares.

Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado	Fuera del rango moderado
Urbana	50km/h	De 50 a 60 Km/h	Más de 60 Km/h
Perimetral	90km/h	De 90 a 120 km/h	Más de 120 km/h
Recta en carreteras	100km/h	De 100 a 135 km/h	Más de 135 km/h
Curvas en carreteras	60km/h	De 60 a 75km/h.	Más de 75 km/h

Elaborado por: Martha Katherine Verdugo Ochoa. (Art. 142 Y 145 de la LOTTTSV) (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2014, pág. 34)

2. Vehículos de transporte público de pasajeros.

Tabla N.- 2: Límites de velocidad para vehículos de transporte público de pasajeros.

Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado	Fuera del rango moderado
Urbana	40km/h	De 40 a 50 km/h;	Más de 50 Km/h
Perimetral	70km/h	De 70 a 100km/h	Más de 100 km/h
Recta en carreteras	90km/h	De 90 a 115km/h	Más de 115 km/h
Curvas en carreteras	50km/h	De 50 a 65km/h	Más de 65 km/h

Elaborado por: Martha Katherine Verdugo Ochoa. (Art. 142 Y 145 de la LOTTTSV) (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2014, pág. 34)

3. Vehículos de transporte de carga

Tabla N.- 3: Límites de velocidad para vehículos de transporte de carga.

Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado	Fuera del rango moderado
Urbana	40km/h	De 40 a 50 km/h	Más de 50 Km/h
Perimetral	70km/h	De 70 a 95km/h	Más de 95 km/h
Recta en carreteras	70km/h	De 70 a 100km/h	Más de 100 km/h
Curvas en carreteras	40km/h	De 40 a 60km/h	Más de 60 km/h

Elaborado por: Martha Katherine Verdugo Ochoa. (Art. 142 y 145 de la LOTTTSV) (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2014, pág. 34)

Estos límites descritos como ya se mencionó son optativos, cada GAD tiene la potestad legal de determinar la circunscripción de las zonas urbanas, rurales, y perimetrales y los respectivos límites de velocidad en dichas zonas.

Los equipos de Foto Radares que se utilizan hoy en día, son considerados de última tecnología, ya que registran el carril en el que circula el vehículo motorizado que comete la infracción, proporciona imágenes en las que se verifica la fecha, la hora, la velocidad, la ubicación de la infracción y la placa del vehículo infractor. Estos equipos tecnológicos detectores de infracciones de tránsito, específicamente el exceso de velocidad, deben cumplir con todas las normas legales para uso y aplicación. Por un lado, se requiere homologación de estos equipos para que la información proporcionada sea prueba válida en un proceso judicial de juzgamiento; y por otro, asegurando en todo momento que exista un debido proceso que garantice la seguridad jurídica y los derechos de los ciudadanos.

Si bien es cierto que la implementación de mecanismos que ayuden a prevenir y controlar los accidentes de tránsito son necesarios. Es importante que los mecanismos utilizados para garantizar los derechos constitucionales como: la vida, la salud, circular libremente por el territorio ecuatoriano, la propiedad privada, etc., no violenten normas constitucionales ni legales previamente establecidas y, que se justifique su aplicación en función de su finalidad. Se debe tener presente que en todo procedimiento en el cual se determinen derechos se deberá respetar un debido proceso.

Con el objetivo de reducir el número de infracciones de tránsito dadas a nivel nacional, El presidente Ecuatoriano Rafael Correa, expide el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador (en adelante del Reglamento General de la LOTTTSV), que entró en vigencia el 25 de Junio

del 2012, dicho reglamento endurece las sanciones con la finalidad de reducir el cometimiento de infracciones de tránsito.

Dentro de esta investigación nos interesa analizar el artículo 238 de este Reglamento General de la LOTTTSV², ya que con esta normativa se violenta el Principio Constitucional de legalidad descrito en el Art. 76 numeral 3 de la CRE³, el Principio de Supremacía de la Constitución⁴, además de lo descrito en el artículo 13 numeral 1 y 3 del Código Orgánico Integral Penal (en adelante COIP)⁵ con respecto a la interpretación de las normas en materia penal.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS:

Por lo tanto en la investigación surge la siguiente pregunta: “¿Es Inconstitucional la norma contenida en el artículo 238 del reglamento General para La Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre,

² Art. 238.- En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida. El propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. La misma obligación tendrán las personas que renueven sus licencias de conducir. Para tales efectos, se suscribirá una declaración en la que el propietario del vehículo consigne una dirección de correo electrónico que se comprometa a revisar periódicamente, y acepte que las citaciones enviadas a esa dirección electrónica se entenderán como válidamente notificadas. Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución. Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local. Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2016, pág. 52)

³ 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: 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. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2018, pág. 34)

⁴ Art. 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. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2018, pág. 126)

⁵ Artículo 13.- Interpretación.- Las normas de este Código deberán interpretarse de conformidad con las siguientes reglas: 1. La interpretación en materia penal se realizará en el sentido que más se ajuste a la Constitución de la República de manera integral y a los instrumentos internacionales de derechos humanos; 3. Queda prohibida la utilización de la analogía para crear infracciones penales, ampliar los límites de los presupuestos legales que permiten la aplicación de una sanción o medida cautelar o para establecer excepciones o restricciones de derechos. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador , 2014, pág. 35)

Transito y Seguridad Vial?”, con el subsiguiente objetivo general: “Determinar la constitucionalidad del artículo 238 del reglamento general de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial” y los consecuentes objetivos específicos: 1.- “Identificar los principios y derechos Constitucionales que se ven violentados al aplicar el 238 del Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial”; 2.- “Demostrar cómo los jueces, en los procedimientos de juzgamiento de infracciones de tránsito, han interpretado y aplicado el artículo 238 del reglamento general de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial” y 3.- “Proponer una solución de tipo normativa que permita establecer sanciones a través de los fotos radares que garanticen el debido proceso.”

1.3. JUSTIFICACIÓN.

Las condiciones que dan lugar para el desarrollo de esta investigación: “Inconstitucionalidad del Artículo 238 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial”, la misma que está enmarcada en materia constitucional mantienen relación inmediata con tres ítems fundamentales, por una parte está el propietario como “sujeto infractor” siendo el más débil en este sistema normativo, por otra, el Estado como sujeto regulador y sancionador y por último, está la sociedad como víctima de una relación jurídica en oposición.

El sujeto infractor, que según la disposición del artículo 238 del Reglamento General de la LOTTTSV son los propietarios de los automotores del Ecuador, al ser sancionado por medio de los foto radares por supuestamente infringir los límites de velocidad, se han visto afectados socio-culturalmente ya que esto ha producido un malestar en la población que se sienten vigilados de forma permanente por los agentes de tránsito, cámaras, radares para el único fin de sancionar ya no solo a los conductores si no a los propietarios de los vehículos y obtener el recurso pecuniario por la infracción cometida, dejando de lado en fin con el que se

implementaron estas medidas, el mismo que no es la multa económica sino la disminución de los accidentes de tránsito.

El Universo geográfico espacial de esta investigación es el territorio nacional del Ecuador, siendo como parte fundamental el análisis de casos de impugnaciones a multas por exceso de velocidad detectadas a través de foto radares.

La implementación de los medios tecnológicos en la detección de las foto multas por exceso de velocidad, ha producido una cantidad elevada de multas por este concepto, sin que la ciudadanía se haya percatado de que al momento de ser notificadas con la infracción por exceso de velocidad, se está aplicando una norma inconstitucional.

Actualmente los parques automotores de todo el país se encuentran sobreexplotados, y día a día entran a sus instalaciones más vehículos debido al aumento del cometimiento de infracciones de tránsito, lo que ha traído como resultado que los organismos e instituciones de control de seguridad vial y de tránsito, intenten bajar los índices de accidentes e infracciones de tránsito, aplicando normas que fueron dictadas de forma apresurada y sin un estudio científico que avalen por un lado su necesidad y por el otro la estructura constitucional de la mismas, cometiendo de esta manera el grave error de emitir normativas que vulneren en este caso en concreto el principio de legalidad y por ende el derecho al debido proceso que posee cada persona en el territorio ecuatoriano ya sea nacional o extranjero.

Desde el estudio sistemático de la legislación nacional, teoría constitucional y penal, es de gran importancia para la normativa y su aplicación en materia de tránsito, buscar la solución al problema planteado en la presente investigación, mediante un estudio que analiza la normativa de la Ley de Tránsito y su reglamento general de aplicación, que vulnera los derechos consagrados en nuestra Constitución así como en Tratados y Convenios Internacionales y de esta forma recomendar una reforma al Art.238 de dicho reglamento que garantice a la ciudadanía en general una

correcta administración de justicia, la vigencia de la seguridad jurídica y la eficacia del debido proceso. La legislación actual en materia de tránsito, debe encontrarse en concordancia con la estructura constitucional, como lo dispone nuestra Constitución en el Art. 11, numeral 4. *“Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales”*, lo que en la actualidad no se cumple.

Como futuros profesionales del derecho, estamos obligados a obtener conocimientos claros y precisos sobre la realización de una investigación adecuada, efectiva y transparente a ser aplicada cuando se conozca del cometimiento de infracciones de tránsito y, de esta manera, esta investigación es un aporte al desarrollo de la teoría constitucional y penal a nivel nacional, por cuanto es fruto de una investigación que se basa en el estudio de casos, y de la dogmática constitucional, penal e internacional de los derechos humanos.

1.4. HIPÓTESIS.

Las ideas a defender, en las que se concentra el trabajo, son las siguiente: 1.- “Con la aplicación del artículo 238 del Reglamento de la LOTTTSV, el mismo que hace referencia a las multas pecuniarias que se impone al dueño del vehículo que infringe los límites de velocidad impuestos por la ANT, se está infringiendo el principio de legalidad establecido en la CRE, y de esta manera quebrantando la seguridad jurídica que el estado debe brindar a los ciudadanos” y 2.- “Desde la vigencia del reglamento de la LOTTTSV, y específicamente a través de la aplicación del artículo 238 de la citada norma, no solo se ha venido quebrantando el debido proceso, el principio de legalidad y la seguridad jurídica establecida en la CRE, sino que además se ha tipificado una nueva conducta penal considerada inconstitucional.”

2. METODOLOGÍA.

La investigación tuvo un enfoque cualitativo, se utilizaron los métodos de teoría fundamentada y estudio de casos cualitativos, ya que se analizó la situación existente respecto a la detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad a través de foto radares, la imposición de multas pecuniarias a los propietarios de los vehículos que cometan dichas infracciones y las impugnaciones a estas multas; esta indagación se realizó a través de la revisión bibliográfica, consulta de base de datos científicos, expedientes judiciales de impugnaciones a las multas de exceso de velocidad percibidas por foto radares y el método de estudio de casos.

Asimismo, la investigación tiene por un lado alcance descriptivo porque se evaluó en que situación jurídica se encuentra la aplicación de multas a los propietarios de los vehículos que infringen los límites de velocidad permitidos legalmente. (Aplicación del artículo 238 del reglamento del reglamento general de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial); y por el otro, un carácter diagnóstico ya que se realizó un análisis de reglas y principios constitucionales para resolver un problema relativo a la interpretación y aplicación de normas constitucionales, legales y reglamentarias.

2.1. MÉTODOS UTILIZADOS:

La investigación se divide en tres etapas y en estas se recurrió a los siguientes métodos de investigación:

En la primera etapa de Fundamentación teórica de la investigación, se utilizó los métodos teóricos: aplicando las técnicas de revisión bibliográfica, base de datos científica y escogimiento de casos prácticos. Asimismo, se utilizó el método inductivo que es un proceso de análisis de aspectos, situaciones, ideas, hechos particulares, para llegar al principio o ley general que los determina; se tomaron los casos particulares para llegar a conclusiones generales, por medio de este método se realizó el estudio

particular de cada caso y de esta manera se pudo llegar a conclusiones generales, las cuales permitieron realizar la fundamentación teórica de esta investigación. Con el método analítico se analizó los casos de impugnaciones a las multas por exceso de velocidad impuestas mediante las fotos radares, determinando de esta forma cual ha sido la interpretación que los jueces al artículo 238 del Reglamento general de la LOTTTSV.

La segunda etapa fue la de diagnóstico situacional y se utilizó métodos empíricos, utilizando revisión documental y recolección de información a través del análisis de casos sobre las impugnaciones a las multas por exceso de velocidad detectadas por los foto radares e impuestas a los propietarios de los vehículos infractores, y de esta manera se identificó los argumentos y problemas teóricos comprendidos en los casos analizados.

En la propuesta, que fue la última etapa de la investigación, se utilizaron los métodos teóricos haciendo énfasis en lo analítico-sintético, debido que en primer lugar se estudió individualmente la gestión dada para cada caso práctico analizado, y luego se las estudio en conjunto integrándolas y de esta manera se obtuvo así soluciones para la problemática planteada

3. DESARROLLO

3.1. “PRINCIPIOS Y DERECHOS CONSTITUCIONALES QUE SE VEN VIOLENTADOS AL APLICAR EL 238 DEL REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.”

3.1.1. ¿Es Inconstitucionalidad del Artículo 238 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?

Para poder determinar si dicho artículo es inconstitucional es necesario primero determinar ¿qué es un reglamento?, ¿Cuáles son sus funciones?, ¿Qué jerarquía normativa posee? Y ¿qué sucede si es que al momento de su aplicación por los operadores de justicia se transgreden normas constitucionales y legales contenidas tanto en la Constitución como en el COIP?

A. ¿Qué es un reglamento?

Según el diccionario de Cabanellas reglamento es: “Toda instrucción escrita destinada a regir una institución o a organizar un servicio o actividad / La disposición metódica y de cierta amplitud que, sobre una materia, y a falta de ley (v.) o para completarla, dicta un poder administrativo” (Cabanellas, 2015, pág. 789).

Por tanto, los reglamentos son actos administrativos con efectos generales emanados por la autoridad competente en ejercicio de su

competencia y cuyo objetivo es desarrollar los contenidos expresos en la ley sin alterar el espíritu, propósito y razón del legislador.⁶

Un reglamento, que es un acto unilateral de la administración que contiene normas jurídicas generales puede ser interno o externo, según que tenga por finalidad dar instrucciones a los agentes administrativos acerca de cómo deben ejercer su función, o se dirija directamente a los administrados creándoles derechos e imponiéndoles obligaciones. (Bielsa, 1995, pág. 86)

Respecto a esto, la CRE determina en el artículo 147 numeral 13 que:

Son atribuciones y deberes de la Presidenta o Presidente de la República, además de los que determine la ley el poder expedir los reglamentos necesarios para la aplicación de las leyes, sin contravenirlas ni alterarlas, así como los que convengan a la buena marcha de la administración. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2018, págs. 56-57)

En el caso de que no se cumpliera con lo dispuesto en el artículo ya descrito se estaría vulnerando el principio constitucional de legalidad y el derecho al debido proceso.

Generalmente se ha considerado al debido proceso desde la esfera procedimental como: “cumplimiento con los requisitos constitucionales en materia de procedimiento, por ejemplo, en cuanto a posibilidad de defensa, producción de la prueba y principio de legalidad” (Thompson , 2009, pág. 63).

Pero, el debido proceso y todo lo que este conlleva va más allá, y debe ser considerado no solo como el cumplimiento de normas adjetivas, sino como un derecho fundamental que abarca varios derechos y garantías en sí mismo, de tal forma que es una garantía de los derechos como son: el principio de legalidad, el derecho a la defensa, el principio de proporcionalidad, principio de irretroactividad, etc.

⁶ Principio de la autonomía de la voluntad como método ordenador de materias reguladas por normas de naturaleza imperativa, en las que prevalece el interés público salvaguardado por el principio de legalidad.

El Principio de Legalidad en el Derecho Penal, nace y evoluciona en el tiempo donde observamos antecedentes como la obra de Beccaria: “De los delitos y de las penas”, con base en el contrato social de Rousseau y Montesquieu y la división de poderes. También incorporado en distintas declaraciones de Derechos Humanos, y pactos internacionales, y presente también como es lógico, en el derecho penal Ecuatoriano.

Respecto al principio de legalidad, se sostiene este es un aforismo de apreciación de lo justo por una sociedad según la cual significa: “nullum poena, nulla crimen, sine lege previa”, es decir que no hay pena, ni delito sin una ley previa. Tiene inicio en el siglo XVIII, como resultado de la lucha contra la: arbitrariedad, el abuso del poder y la inseguridad jurídica, Su auténtico articulado está en el libro De los delitos y de las Penas de Cesar de Bonesana, en el capítulo III: Consecuencias que dice: “[...]sólo las leyes pueden decretar las penas de los delitos; y que esta autoridad no puede residir más que en el legislador que representa aun toda la sociedad agrupada por una contrato social. [...]” (Beccaria, 2005, pág. 74). Otros autores sostienen que el Principio de Legalidad fue plasmado por primera vez en la Cláusula N° 39 de la *Carta Magna* de Juan sin tierra:

Ningún hombre libre podrá ser detenido o encarcelado o privado de sus derechos o de sus bienes, ni puesto fuera de la ley ni desterrado o privado de su rango de cualquier otra forma, ni usaremos de la fuerza contra él ni enviaremos a otros que lo hagan, sino en virtud de sentencia judicial de sus pares y con arreglo a la ley del reino. (Machicado, 1890, pág. 10)

Este principio es conocido como el de reserva legal y se traduce en que nadie puede ser reprimido por un acto u omisión que, al momento de cometerse no se encontraba determinada como infracción por una ley penal previa, ni tampoco se le podría aplicar una pena o sanción que no estuviera prevista con anterioridad en la constitución o la ley, dicho principio a más de estar recogido en el artículo 76 numeral 3 la constitución y de igual forma se encuentra, previsto en el artículo 5 numeral 1 del COIP.

La legalidad penal en el ámbito de un estado de derechos, es entonces un límite a la potestad punitiva del Estado, en el sentido que sólo pueden castigarse las conductas expresamente descritas como delitos en una ley anterior a la comisión del delito.

Los elementos que integran el principio de legalidad. Puede estudiarse por un lado atendiendo al tenor literal de la legalidad desde el punto de vista formal y en su significado material:

La legalidad en sentido formal: implica, en primer término, la reserva absoluta y sustancial de ley, es decir, en materia penal solo se puede regular mediante una ley los delitos y las penas, no se pueden dejar a otras disposiciones normativas esta regulación, ni por la costumbre, ni por el poder ejecutivo ni por el poder judicial pueden crearse normas penales tan solo por el poder legislativo y por medio de leyes que han de ser en los casos en que se desarrollen Derechos Fundamentales y libertades públicas. (Valencia Vega, 2000, pág. 97)

La legalidad en sentido material: implica una serie de exigencias, que son: La Taxatividad de la ley: las leyes han de ser precisas, ésta exigencia comporta 4 consecuencias: 1. La prohibición de la retroactividad de las leyes penales, como regla general las normas penales son irretroactivas, excepto cuando sea más favorable para el reo; 2. La prohibición de que el Ejecutivo/Administración dicte normas penales; 3. La prohibición de la analogía en materia penal (generar razonamientos y conductas basándose en la existencia de semejanza con otra situación parecida); 4. Reserva legal, manifestación que exige que los delitos y sus penas sean creados por ley y solo puedan ser creados por esta, descartándose otros medios de formación de legislación penal (Como podrían ser la costumbre o las resoluciones judiciales). (Valencia Vega, 2000, pág. 97)

El diccionario de la lengua española define legalidad como: “principio jurídico en virtud del cual los ciudadanos y todos los poderes públicos están sometidos a las leyes y al derecho” (Real Academia Española, 2001, pág. 583). Es decir que este principio debe ser aplicado a todas las leyes peales e incluso cuándo esta se remita a otras normas o disposiciones legales para

integrarla, caso contrario estas serían inconstitucionales y por lo tanto su aplicación debería ser considerada nula.

B. ¿Cuáles son las funciones del reglamento?

El reglamento señala el ejercicio de la función legislativa y es reconocida por la doctrina y la jurisprudencia como potestad reglamentaria. La finalidad del reglamento es facilitar la aplicación de la ley, detallándola y operando como instrumentos idóneos para llevar a efecto su contenido, esto quiere decir que se dictan con el fin de desarrollar una ley (como aplicar una ley que ya está previamente establecida), son reglas, y solo tendrán vida y sentido de derecho, en tanto se deriven de una norma legal a la que reglamentan en el seno administrativo, garantizando de esta forma la igualdad en el cumplimiento de esas normas, que los castigos sean equitativos e iguales para todos los que deben cumplir ese reglamento, el mantenimiento del orden dentro de una sociedad, evitando que se sancionen comportamientos que no están especificados en ningún lado.

La cercanía que guarda el Poder Ejecutivo con la realidad social, al aplicar la ley, hace que los reglamentos operen como instrumentos más idóneos para llevar a efecto su contenido, manteniendo así, un estado de equidad y soberanía. Los reglamentos se deben apegar a las condiciones reales y necesidades presentes en el ambiente que modelara, a fin de sustentar un desarrollo justo de la población directamente relacionada o afectada con las medidas.

Al hablar de que un reglamento tiene como función desarrollar una ley, para una mejor interpretación de la misma, este no puede bajo ningún contexto aumentar, modificar, cambiar, añadir, completar, alterar, variar, etc. la norma que está desarrollando.

Si un reglamento tiene como función principal desarrollar una ley y determinar cómo aplicar la misma, es indispensable entender cuál es la jerarquía normativa que posee un reglamento en el ordenamiento jurídico

en este caso concretamente en el ordenamiento jurídico ecuatoriano en base al principio de jerarquía normativa enunciado en su artículo 425 de la CRE dispone lo siguiente:

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.

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. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2018, pág. 126)

Por todo lo descrito con anterioridad se puede concluir que la norma descrita en el artículo 238 del Reglamento General LOTTTSV, tiene que estar inmersa en el contexto tanto de la CRE, así como de la Declaración Universal de Derechos Humanos y la Convención Americana sobre Derechos Humanos, y por último en concordancia con lo permitido en el COIP, es decir, el artículo 238 del Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV, debe de estar en concordancia con la normativa superior a este. Partiendo de este punto hay que considerar que el fin de la expedición del Reglamento General de la LOTTTSV es:

Establecer las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2016, pág. 4)⁷

⁷ Artículo 1 del Reglamento General de la LOTTTSV

Ahora bien, dicho objetivo o fin debe ser cumplido bajo conceptos constitucionales y no vulnerando los mismos. El artículo 238 del Reglamento General de la LOTTTSV establece que:

En caso de que la contravención de tránsito haya sido **detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor**, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida; Los infractores que sean detectados por estos medios tecnológicos serán sancionados de conformidad a lo que establece el Código Orgánico Integral Penal en sus artículos 386 numeral 3 y 389 numeral 6⁸, en concordancia con lo que establece el Art. 191 del Reglamento General de la LOTTTSV.⁹ (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2016, pág. 52)(Subrayado me pertenece)

⁸ Artículo 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: 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. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador , Codigo Organico Integral Penal, 2014, págs. 141-142)

Artículo 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: 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. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador , 2014, pág. 146)

⁹ Art. 191.- Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes: 1. Para vehículos livianos, motocicletas y similares: Tipo de Límite Rango Fuera del Vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g (Art. 145.e de la Ley) de la Ley) Urbana 50 Km/h mayor que 50 Km/h mayor que 60 - menor o igual km/h que 60 Km/h Perimetral 90 Km/h mayor que 90 Km/h mayor que 120 - menor o igual Km/h que 120 km/h Rectas en 100 Km/h mayor que 100 Km/h mayor que carreteras - menor o igual 135 Km/h que 135 Km/h Curvas en 60 Km/h mayor que 60 Km/h mayor que 75 Carreteras - menor o igual Km/h que 75 Km/h Curvas en la región Costa de 70 km/h; por lo que, el rango moderado para los vehículos antes citados será de hasta 10 Km/h en relación al límite determinado. 2. Para vehículos de transporte público y comercial de pasajeros: Tipo de Límite Rango Fuera del Vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g (Art. 145.e de la Ley) de la Ley) Urbana 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 50 - menor o igual km/h que 50 Km/h Perimetral 70 Km/h mayor que 70 Km/h mayor que 100 - menor o igual Km/h que 100 km/h Rectas en 90 Km/h mayor que 90 Km/h mayor que Carreteras - menor o igual 115 Km/h que 115 Km/h Curvas en 50 Km/h mayor que 50 Km/h mayor que 65 Carreteras - menor o igual Km/h que 65 Km/h La circulación en zonas escolares será de 20 Km/h, por lo que en dichas zonas no existirá un rango moderado. 3. Para vehículos de transporte comercial de carga: Tipo de Límite Rango Fuera del vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g (Art. 145.e de la Ley) de la Ley) Urbana 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 50 - menor

La norma citada anteriormente tipifica un nuevo tipo penal, ya que la misma amplía y modifica el tipo penal impuesto en los artículos 386 numeral 3 y 389 numeral 6 del COIP, acto que se encuentra estrictamente prohibido en el artículo 13 del mismo cuerpo legal ya mencionado, vulnerando de esta manera el principio constitucional de legalidad establecido en el artículo 76 numeral 3 de la CRE y en el artículo 5 numeral 1 del COIP¹⁰; en materia internacional vulnera lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 11 de la Declaración Universal de Derechos Humanos¹¹, así como el artículo 9 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos¹².

C. ¿Qué sucede si es que al momento de la aplicación del Reglamento General de la LOTTTSV por parte de los operadores de justicia se transgreden normas constitucionales y legales contenidas tanto en la Constitución, Tratados Internacionales de Derechos Humanos como en el COIP?

Para contestar esta pregunta es necesario tocar un tema muy trascendental e importante dentro de un estado democrático como lo es la

o igual km/h que 50 Km/h Perimetral 70 Km/h mayor que 70 Km/h mayor que 95 - menor o igual Km/h que 95 km/h Rectas en 70 Km/h mayor que 70 Km/h mayor que Carreteras - menor o igual 100 Km/h que 100 Km/h Curvas en 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 60 Carreteras - menor o igual Km/h que 60 Km/h Las señales de tránsito deberán indicar tanto el límite de velocidad máximo como los rangos moderados. En caso de discrepancia entre los límites y rangos aquí indicados y los que se establezcan en las señales de tránsito, prevalecerán estas últimas. La Agencia Nacional de Tránsito y los GADs de ser el caso y manteniendo la debida coordinación, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad, así por ejemplo para el transporte escolar, o, en áreas de seguridad o carga, o limitar el acceso a determinadas vías respecto de determinado tipo de vehículos. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2016, pág. 44)

¹⁰ Artículo 5 # 1 del COIP.- No hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho. Este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras normas o disposiciones legales para integrarla. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador , 2014, págs. 27-28)

¹¹ Artículo 11# 2 de la Declaración Universal de Derechos Humanos.- Nadie será condenado por actos u omisiones que en el momento de cometerse no fueron delictivos según el Derecho nacional o internacional. Tampoco se impondrá pena más grave que la aplicable en el momento de la comisión del delito. (Yacine Ait Kaci (YAK), Centro Regional de Información de las Naciones Uni, & Oficina del Alto Comisionado de Derechos Humanos –, 2015, pág. 24)

¹² Artículo 9 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos.- Nadie puede ser condenado por acciones u omisiones que en el momento de cometerse no fueran delictivos según el derecho aplicable. Tampoco se puede imponer pena más grave que la aplicable en el momento de la comisión del delito. Si con posterioridad a la comisión del delito la ley dispone la imposición de una pena más leve, el delincuente se beneficiará de ello. (Conferencia Especializada Interamericana , 1969, pág. 4)

Constitucionalidad, pero que ¿Qué es considerado constitucional o inconstitucional?

El Derecho Constitucional es una rama del Derecho relativamente nueva comparada con otras ramas como lo son el Derecho Civil, el Derecho Penal, etc; este nace conjuntamente con las revoluciones que se dan en la edad contemporánea, como producto de las luchas por la justicia, la igualdad y la libertad de los pueblos. La palabra Constitución, abarca en su contexto la idea de que el poder no está superpuesto al derecho si no que se somete a él, que el Derecho no solo es obra del poder, sino un límite al mismo; de que la limitación del poder implica su separación o división, así como la necesidad de una norma suprema que establezca esos límites y prevalezca sobre cualquier otra norma; de que el único poder legítimo es el que procede del pueblo, y de que aun éste encuentra sus límites en el sometimiento al Derecho y en el respeto y garantía de los derechos humanos, de forma que nunca la voluntad de la mayoría puede privar de sus derechos a la minoría, ni a la más pequeña de las minorías, que es el individuo.

En cuanto a lo que significa constitucionalismo es necesario determinar en primer lugar una definición de lo que es la Constitución y de forma clara y precisa se la puede delimitar como:

La norma jurídica suprema positiva que rige la organización de un Estado, estableciendo: la autoridad, la forma de ejercicio de esa autoridad, los límites de los órganos públicos, definiendo los derechos y deberes fundamentales de los ciudadanos y garantizando la libertad política y civil del individuo. (Carbonell, 2015, pág. 37)

Basándonos en este concepto podemos decir que al hablar de una norma constitucional estamos refiriéndonos a “toda norma que se apega a lo dispuesto por un documento normativo primordial en un estado de derecho denominado constitución” (Thompson , 2009, pág. 57). y de igual forma define a inconstitucional como: “No conforme con la Constitución del

Estado.” (pág. 57). Cuando esto sucede se da lo que se conoce como el control de constitucionalidad.

Las democracias constitucionales contemporáneas se caracterizan entre otras cosas por poseer una justicia constitucional autónoma, fuerte y ampliamente influyente y desarrollada. “A esta función del Estado la doctrina le atribuye comúnmente dos funciones esenciales: el control de la actividad del legislador y la garantía de los derechos constitucionales” (Guerrero del Pozo, 2012, pág. 3). No obstante, ¿que entendemos por control constitucional y por garantía de los derechos constitucionales?

La CRE promulgada en Montecristi en 2008, aporta consigo instituciones novedosas en el ámbito del control constitucional y específicamente en el ámbito del control abstracto de constitucionalidad, convirtiendo a la Corte Constitucional en un organismo con amplias facultades y prerrogativas, muchas de ellas incluso cuestionadas por determinados sectores que consideran que está en riesgo el equilibrio de poderes, por lo que se requiere emprender en un proceso de comprensión de esta nueva realidad jurídica, que nos enfrenta a un reto trascendental, no solo desde el punto de vista jurídico, sino político y social: consolidar el sistema de control constitucional, como mecanismo idóneo para que los ecuatorianos adquiramos, de una vez por todas, conciencia constitucional, comprendida ésta como la aceptación generalizada que tiene una Constitución en la sociedad en la cual rige.

El control de constitucionalidad es una garantía mediante el cual el Juez hace conocer a la Corte constitucional de una posible contradicción de una norma de carácter general y de menor jerarquía con la constitución, y en su caso se declare la invalidez total o parcial de la misma, a fin de garantizar la seguridad jurídica y la tutela judicial efectiva, basado en los principios de la supremacía constitucional y la fuerza normativa de la Constitución.¹³

¹³ Véase los artículos 428 y 436 de la CRE.

Por otra parte se entiende como derechos constitucionales a aquellos:

Derechos subjetivos que son propios a la persona en cuanto a tal, que por la importancia de los bienes jurídicos que representan, tienen reconocimiento constitucional, de ahí que de dicho reconocimiento se derivan consecuencias de tipo jurídico, tales como la tutela judicial efectiva y el contenido esencial. (Benavides Ordoñez, 2013, pág. 75)

Y como garantía constitucional como su nombre lo indica tiene por noción central o articuladora precisamente la de garantía. Ferrajoli define en términos generales a una garantía como: “cualquier técnica normativa de tutela de un derecho subjetivo” (Ferrajoli, 2006, pág. 74).

Marina Gascón (2005) afirma que:

La teoría general del garantismo arranca de la idea presente ya en Locke y en Montesquieu de que del poder hay que esperar siempre un potencial abuso que es preciso neutralizar haciendo del derecho un sistema de garantías, de límites y vínculos al poder para la tutela de los derechos. (pág. 22)

Según Kelsen (2000):

La norma positiva de mayor jerarquía es la Constitución, la cual se encuentra en la cúspide de la pirámide jurídica y de ella se deriva el fundamento de validez de todas las otras normas que se encuentran por debajo de ella, es decir, que se trata de un sistema de normas jerarquizadas como una pirámide de varios pisos y que todo lo que contravenga este sistema es inválido. (pág. 117)

Jurídicamente “la Constitución es suprema porque da validez formal y sustancial a todo el ordenamiento jurídico, para lo cual jerárquicamente se sitúa por encima de cualquier otra norma” (Oyarte Martínez, 1999, pág. 77).

Consecuentemente, toda norma que fuera dictada en oposición, formal o material, a la Constitución carecerá de validez jurídica; como ya se ha expresado en líneas anteriores, la supremacía constitucional tiene una expresión material y otra formal:

En sentido material, implica la superioridad en el contenido; la exigencia de compatibilidad entre el contenido de las normas jurídicas infraconstitucionales y los principios y valores que constan en la Constitución. Del mismo modo, formalmente implica la exigencia de que las normas infraconstitucionales sean dictadas en la forma y siguiendo los procedimientos establecidos en la Constitución. (Oyarte Martínez, 1999, pág. 79)

D. Interpretación Constitucional.

La interpretación de las normas jurídicas implica otorgarles un sentido. En el caso de la Constitución, su interpretación adquiere especial importancia pues a través de ella se busca dar un sentido a las normas fundamentales que organizan la convivencia política de un país. Además, dada su peculiar característica de norma suprema del ordenamiento jurídico, de su interpretación depende la vigencia de las demás normas, las cuales pueden quedar expulsadas de aquel ordenamiento debido a su inconstitucionalidad.

La CRE en su artículo Art. 427 dispone que:

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. (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2018, pág. 127)

3.2. “INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN JUDICIAL DEL ARTÍCULO 238 DEL REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN LOS PROCEDIMIENTOS DE JUZGAMIENTO DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO.”

Análisis e interpretación de datos.

EL análisis e interpretación de datos se realiza mediante la técnica de revisión documental y recolección de información a través del análisis de casos sobre las impugnaciones a las multas por exceso de velocidad detectadas por los foto radares e impuestas a los propietarios de los vehículos infractores, misma que fue aplicada a 4 sentencias dictadas en dichos casos de impugnación

La revisión documental es:

Una técnica de observación complementaria, en caso de que exista registro de acciones y programas. La revisión documental permite hacerse una idea del desarrollo y las características de los procesos y también de disponer de información que confirme o haga dudar de lo que ya se ha mencionado. (Real Academia Española, 2001)

En los procedimientos de impugnación de multas de tránsito por exceso de velocidad que son detectadas por fotoradares, los jueces manifiestan que en las contravenciones de tránsito, el infractor tiene tres días para hacer la apelación y luego de fija fecha para la audiencia, donde se verifica las versiones y se determina el fallo, los mismos que pueden ser favorables o desfavorables.

De las 3 sentencias analizadas en esta investigación, a dos de las mismas se le concedió la impugnación requerida por los ofendidos dentro

de las causas que persiguieron cuya decisión se fundamentó en la violación al debido proceso y a la tercera de igual manera se le otorgó la impugnación pero con base en la inconstitucionalidad de la aplicación de la multa de infracciones de tránsito captadas por foto radar.

Sentencia 1:

SENTENCIA N.º 01283-2016-01374G, del 18 de marzo del 2016, a las 11h24

Juez: Dr. Jorge Iñiguez Guerra, JUEZ “O” DE LA UNIDAD JUDICIAL PENAL DE CUENCA.

CASO MPSS (por motivos del derecho a la intimidad no se va a poner el nombre del supuesto sujeto infractor).

389 contravenciones de tránsito de cuarta clase, INC.1, NUM. 6

Impugnación de multa de tránsito N.- 50191003071, accionada por MPSS.

Impugnación en la que se demanda: la vulneración al debido proceso y la inconstitucionalidad de la multa impuesta.

Hechos:

La ciudadana MPSS, a la altura de la Vía Rápida Azogues- Cuenca, ha sido sancionado administrativamente por el Vigilante de Tránsito JOFFRE JOEL CHEVEZ VERA, con fecha 12 de enero del 2016, como contraventora de la disposición legal prevista en el Art. 389 numeral 6, la ciudadana, señala que es notificada al correo electrónico dfidrovo@hotmail.com, el día 20 de febrero del 2016, y dentro de los tres días que tiene conocimiento de dicha citación la boleta en mención impugna la misma, esto es el 24 de febrero del 2016, por lo que se le ha dado el procedimiento para la impugnación de las contravenciones de tránsito.

Problemas jurídicos:

La sentencia plantea el siguiente problema jurídico: Falta de análisis por parte del juzgador a todos los argumentos dados por la defensa; considerando que es deber del juez pronunciarse sobre todas las manifestaciones dadas por las partes.

Análisis:

Dentro del proceso de impugnación nro. 01283-2016-01374G, en la unidad judicial de lo penal de la ciudad de Cuenca, La impugnante MPSS manifiesta que la citación ha sido notificada de forma tardía y al correo electrónico de su conyugue y no al suyo, a más del hecho de que la misma está mal formulada ya que el vigilante es un validador de imágenes que no ha realizado la citación de forma física, es decir, de manera presencial y por lo tanto no conoce el lugar supuesto de los hechos, razón por la cual dicha citación no contiene la especificación del lugar preciso en el que se cometió presumida contravención, de igual manera la accionante indica dos puntos más al referirse que en la citación no se indica la velocidad a la que iba el automotor (velocidad que es necesaria determinar para aplicar la multa por exceso de velocidad) y **que no se ha identificado al conductor de dicho vehículo infractor**; respetando el debido proceso y el derecho a la contradicción se ha dispuesto la comparecencia del Vigilante de Tránsito JOFFRE JOEL CHEVEZ VERA, quien bajo juramento explica que es validador de imágenes, y que el lugar de la infracción es una carretera recta, en la cual el límite de velocidad es de 100 km por hora, que no pudo identificar al conductor pero que **su función es la de validar la imagen y notificar, y no la de identificar al conductor**, de la misma forma manifiesta que la supuesta infracción de tránsito fue captado por el radar, vía Cuenca el Salado, y que el radar indicaba que iba a 113 km por hora.

En razón de las exposiciones dadas por las partes, la interpretación del juez se basa en los siguientes puntos:

1.- primero determina que al haberse dado una notificación tardía (después de tres días de cometida la infracción) ha existido una vulneración a un elemento importante dentro del debido proceso como lo es el derecho

a la defensa que es garantizado a todos los ciudadanos dentro de cualquier proceso judicial, “debido a que conforme el trámite para las impugnaciones a las boletas de tránsito determinado en el Art. 644 del Código Orgánico Integral Penal el presunto contraventor tiene la posibilidad de ejercer su derecho a la impugnación si está en contra de la citación dentro de los tres días hábiles contados a partir de la citación y si se notifica posterior a los tres días de cometida la infracción, no se puede ejercitar este derecho por parte del presunto contraventor, esto significa una clara e insubsanable vulneración al derecho a la defensa”;

2.- Determina que no es necesario “analizar los hechos subsiguientes ya que no llevarían al juzgador a una certeza de los hechos”; considero que es importante mencionar que una vez que el juez determino que existió una vulneración de derechos constitucionales en este caso en concreto el derecho a la defensa, decidió no continuar con el análisis al segundo argumento que dio la defensa técnica de la contraventora, en el cual se hacía referencia a que el vigilante nunca identifico al conductor del vehículo infractor, hecho por el cual no es posible suministrar una multa ya que al aplicar el artículo 238 del reglamento de aplicación general de la LOTTTSV se está ampliando los límites de los presupuestos legales del artículo 398 inciso 1 numeral 6 del C.O.I.P para permitir la aplicación de una sanción, vulnerando de esta manera el principio de legalidad.

3.- Como punto final el juzgador manifiesta que las pruebas presentadas por las partes no han podido determinar la culpabilidad de la contraventora y han generado una duda razonable en el mismo; hecho que conjuntamente con la violación al derecho a la defensa de la impugnante llevan al juzgador a ratificar el estado Constitucional de inocencia de la ciudadana MPSS.

Decisión:

El juez ratifica el estado de inocencia de la ciudadana MPSS. Sin embargo en ninguna parte de la sentencia se analiza la vulneración al

principio de legalidad que se produce al momento en el que la multa de tránsito se aplica a través de los foto radares.

Sentencia 2:

SENTENCIA N. ° 11282-2016-01366G, del 07 de Julio del 2016, a las 14h52.

Juez: Dr. Trosky Alberto Rodríguez León, JUEZ DE LA UNIDAD JUDICIAL PENAL DEL CANTÓN LOJA.

CASO MPSS (por motivos del derecho a la intimidad no se va a poner el nombre del supuesto sujeto infractor).

386 contravenciones de tránsito de primera clase, INC. 3, NUM. 3

Impugnación de multa de tránsito N.- 1811957, accionada por MPSS.

Impugnación en la que se demanda: la vulneración al debido proceso y la inconstitucionalidad de la multa impuesta.

Hechos:

Mediante llamada telefónica y correo electrónico, los días 4 y 5 de febrero del 2016, el personal encargado del cobro de foto-multas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, procedió a notificar a la señora MPSS, con número de cédula 0104542410, con la infracción No. 1811957, captada mediante cámara fija, la misma que habría ocurrido en la ciudad de Loja, en la Av. 8 de Diciembre y Alicante Lugo, a una velocidad de: 75.00 Km/h. Dentro del término que la ley prevé la presunta contraventora impugnó la infracción ya singularizada.

Problemas jurídicos:

La sentencia plantea el siguiente problema jurídico: análisis incompleto de los argumentos propuestos por la defensa por parte del juzgador

recordemos que es deber del juez pronunciarse sobre todas las manifestaciones dadas por las partes.

Análisis:

Intrínsecamente en el proceso impugnación nro. 2016-01366G, en la unidad judicial de lo penal de la ciudad de Loja la impugnante MPSS, da a conocer que por falta de legítimo contradictor debido a la falta de comparecencia tanto del supervisor como del técnico de foto multas de la ciudad de Loja hecho que vulnera los principios constitucionales de todo proceso como lo son por un lado la inmediación que se puede definir, como la íntima vinculación personal entre el juzgador y las partes y con los elementos probatorios, a fin de que dicho juzgador pueda conocer directamente el material del proceso desde su iniciación hasta la terminación del mismo y por el otro la contradicción que exige que las partes puedan tener los mismos derechos de ser escuchados y de practicar pruebas, con la finalidad de que ninguna de las partes se encuentre indefensa frente a la otra (recordando que no hay parte contradictoria en procesos de tránsito, el papel que juega el agente de tránsito es el de testigo dentro del proceso); por su parte el GAD municipal de Loja da a conocer: 1.-la Copia de la infracción 1811957, captada mediante foto radar fijo en la ciudad de Loja, a una velocidad de: 75.00 Km/h (considerando que la velocidad máxima permitida en la zona en la que fue impuesta la multa es de 60 km/h), 2.- Extracto de la notificación que realizó el GAD Municipal de Loja la misma que informa: “Usted fue sancionado según el Art. 386 numeral 3 del COIP: La o el conductor que con un vehículo automotor exceda los límites de velocidad, fuera del rango moderado establecidos en el Código Orgánico Integral Penal y el Art. 238 del Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida”, como ya se analizó en la sentencia anterior es imposible aplicar el artículo 238 del reglamento

de aplicación general de la LOTTTSV sin vulnerar de manera general una correcta administración de justicia, y de un modo particular la vigencia de la seguridad jurídica, la eficacia del debido proceso, el principio de legalidad y por último el principio de supremacía constitucional. Es necesario comprender que la normativa existente en materia de tránsito, debe estar en relación con la organización constitucional, como lo dispone nuestra Constitución en el Art. 11, numeral 4. *“Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales”*, lo que en la actualidad mediante la aplicación de estas multas no se cumple.

La decisión del juzgador en el presente caso se basó en tres puntos:

1.-la interpretación estricta y restringida que se tiene en materia penal, haciendo referencia a que el juzgador tiene como deber verificar si es que la conducta por la cual se sanciona a la contraventora se acopla o no al tipo penal descrito por la norma, la interpretación que este juzgador dio al inciso 3 del artículo 386 del C.O.I.P, es la siguiente: “determina que uno de los elementos constitutivos del tipo penal ya descrito se refiere al acto típico de conducir en exceso de velocidad y que para que la referida conducta sea punible es necesario que quien condujo el referido vehículo lo haya hecho fuera del rango moderado”, como se ve el juzgador al hacer la valoración de los hechos y de la norma no analiza, valora o interpreta el artículo ya mencionado conjuntamente con el artículo 238 del reglamento de aplicación general de la LOTTTSV.

2.-la finalidad de la prueba que es convencer al juzgador de la veracidad de los hechos, que en este caso en concreto no se dio, debido a la falta de inmediación de una de las partes.

3.- la inmediación que garantiza la comunicación directa entre el juez y las partes. En el presente caso no se puede determinar valoración directa de la prueba aportada por el GAD Municipal de Loja, ya que la misma a más de no ser practicada por quien la produjo no puede ser contradicha por los sujetos procesales intervinientes en el proceso contravencional que nos ocupa justamente la aplicación del principio de contradicción radica en

garantizar que la producción de las pruebas se hagan bajo el control de todos los sujetos procesales, con la finalidad de que ellos tengan la facultad de intervenir en dicha producción, formulando preguntas, observaciones, objeciones, aclaraciones y evaluaciones, tanto sobre la propia prueba como respecto de la de los otros; motivos por los que conjuntamente llevan al juzgador a ratificar el estado Constitucional de inocencia de la ciudadana MPSS.

Decisión:

Ratificar el estado Constitucional de inocencia de la ciudadana MPSS.

Sentencia 3.

SENTENCIA N. ° 01283-2015-07375G, del 29 de enero del 2016 a las 8h00.

Juez: Dr. Fernando Moreno, JUEZ D DE LA UNIDAD JUDICIAL PENAL DE LA CIUDAD CUENCA.

CASO PBPC (por motivos del derecho a la intimidad no se va a poner el nombre del supuesto sujeto infractor).

389 contravenciones de tránsito de cuarta clase, INC.1, NUM. 6

Impugnación de multa de tránsito n.- 50191001615; accionada por PBPC.

Impugnación en la que se demanda: la vulneración al debido proceso y la inconstitucionalidad de la multa impuesta.

Hechos:

Impugnación Nro. 2015-07375G de la sanción administrativa impuesta al ciudadano PBPC, como contraventor de la disposición legal prevista en el Art. 389 numeral 6 del C.O.I.P.

Problemas jurídicos:

La sentencia no presenta problema jurídico alguno.

Análisis:

Dentro del proceso Nro. 2015-07375G, el ciudadano PBPC, impugna la multa impuesta hacia su persona por la supuesta infracción descrita en el Art. 389 numeral 6 del C.O.I.P., dicho ciudadano da a conocer a través de su demanda que: “en fecha 17 de diciembre del 2015 a las 21h00 aproximadamente fui notificado a mi correo electrónico con una citación de tránsito, a través de la cual se me endilga el cometimiento de una contravención, situación falsa, pues no he adecuado mi conducta a la infracción que se me acusa”, hecho que da a conocer como fundamento a su demanda de impugnación.

El numeral 3 del artículo 76 de la CRE, estipula que 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; partiendo de este punto se denota que el fundamento propuesto por el impugnante describe de forma clara y sencilla lo previsto en el artículo mencionado con anterioridad, ya que existe una contradicción notable entre el tipo descrito en el numeral 6 del artículo 398 del C.O.I.P. y la normativa referida en el inciso primero del artículo 238 del reglamento de aplicación general de la LOTTTSV, motivo por el cual si se aplica esta norma citada del reglamento de aplicación general de la LOTTTSV suceden dos aspectos importantes a tomar a consideración : por un lado se vulneraría lo descrito en el artículo 13 numeral 1 y 3 del C.O.I.P., y por el otro se violenta el principio de legalidad, incurriendo de esta forma en la vulneración de más de una garantía constitucional como lo son la seguridad jurídica, el derecho al debido proceso, al deber de los jueces de garantizar que se cumplan y respeten los derechos de todas las partes.

En la audiencia de juicio llevada a cabo en esta causa el impugnante manifestó que el vigilante de tránsito es un validador de imágenes, es decir no está presente en el momento en el que se comente la supuesta contravención motivo de la impugnación, hecho por el cual dicho agente no conoce el lugar de los hechos, no es testigo presencial, y por ende no pudo identificar al conductor del vehículo, razón por la que la identidad del conductor es desconocida, hecho que da lugar a una duda razonable en cuanto a si fue o no el impugnante el conductor del vehículo infractor.

Por su lado el Testimonio del vigilante de Tránsito JORGE GABRIEL PONCE NARANJO, declara que trabaja en el ECU911 en Samborondón; y que la citación llega a su operador, y lo que hace es verificar las características, los datos y luego procede a validar la imagen. Que la calibración se la realiza cada tres meses y el aparato está dentro de la fecha. Que no conoce donde se encuentra ubicado el radar, ya que son muchos lugares en donde están situados los dispositivos. Que en la hoja esta la velocidad creso que es 114 k/h. Que no pudo identificar al conductor.

Analizando lo dicho por la defensa del impugnante y por el agente de tránsito se puede concluir que si la función de los agentes de tránsito es la de validar imágenes que llegan a sus ordenadores y verificar los datos de las mismas para luego proceder a realizar las citaciones estos no están presentes al momento en el que se comete las supuestas infracciones de tránsito detectadas por foto-radar, y por ende es imposible que los agentes de tránsito puedan verificar la identidad de los conductores de los vehículos infractores, así que al imponer la multa a los dueños de los vehículos infractores a través de la citación realizada a los correos o por teléfono a los supuestos contraventores se está vulnerando derechos constitucionales de los ciudadanos, sin que estos se percaten de esta circunstancia.

El fallo del juzgador en el presente caso fue debidamente motivado, basado en el respeto a la constitución y las normas previstas en esta, y garantizando los derechos de los ciudadanos que es el deber fundamental de un juzgador.

El juez de esta causa presenta argumentos jurídicos esenciales por los que ratifico el estado de inocencia del impugnante en primer lugar cita el principio de inocencia por el cual toda persona es inocente hasta que se demuestre lo contrario con carga probatoria suficiente para desvirtuar una duda razonable.

En segundo lugar se refiere al principio de legalidad que estipula que las infracciones y las sanciones están determinadas por una ley que debe ser previa al cometimiento de una infracción; y que la aplicación del artículo 238 del reglamento de aplicación general de la LOTTTSV, violenta este principio, y a raíz de esta vulneración se infringen más normas constitucionales como el debido proceso y la interpretación restringida en el ámbito penal.

En tercer lugar da a conocer que uno de los factores importantes dentro de los procesos son los medios probatorios que tienen como función convencer al juez de la veracidad de los hechos, cosa que no se ha alcanzado en este proceso, ya que el testimonio del agente de tránsito que revelo que él no conocía el lugar de los hechos, por lo que no se sabía si era vía urbana o rural, y que no pudo identificar al conductor por que no estaba presente al momento del cometimiento de la supuesta contravención, causas que dieron lugar a una duda razonable en el juzgador.

Decisión:

Ratificación del estado de inocencia de PBPC.

3.3. “PROPUESTA DE UNA SOLUCIÓN DE TIPO NORMATIVA QUE PERMITA ESTABLECER SANCIONES A TRAVÉS DE LOS FOTOS RADARES QUE GARANTICEN EL DEBIDO PROCESO.”

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.

Con esta investigación se proyecta una reforma del Código Orgánico Integral Penal en el que se modifique: el numeral 3 del inciso 1 del artículo 386 y el numeral 6 del inciso 1 del artículo 389 del C.O.I.P.



PROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, PARA LA DESPENALIZACIÓN DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE MENOR ENTIDAD.

LEY No...

ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE.

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador, instituye que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático.

Que, el artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que son deberes primordiales del Estado garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los Instrumentos Internacionales.

Que, el artículo 11, numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales.

Que, el artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador, insta que 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.

Que, el artículo 76 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que 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.

Que, el artículo 76 numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria.

Que, el artículo 76 numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria.

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en el Capítulo Octavo, dentro de los derechos de protección dispone la aplicación del debido proceso en todo tipo de procesos.

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 82, manifiesta que el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en el Capítulo Noveno, título III artículo 84 La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución.

Que, el artículo 1 de la Convención Americana de Derechos Humanos manifiesta que: Los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

Que, el artículo 2 de la Convención Americana de Derechos Humanos exterioriza que: Si el ejercicio de los derechos y libertades mencionados en el artículo 1 no estuviere ya garantizado por disposiciones legislativas o de otro carácter, los Estados Partes se comprometen a adoptar, con arreglo a sus procedimientos constitucionales y a las disposiciones de esta

Convención, las medidas legislativas o de otro carácter que fueren necesarias para hacer efectivos tales derechos y libertades.

Que, el artículo 9 de la Convención Americana de Derechos Humanos declara que: Nadie puede ser condenado por acciones u omisiones que en el momento de cometerse no fueran delictivos según el derecho aplicable. Tampoco se puede imponer pena más grave que la aplicable en el momento de la comisión del delito. Si con posterioridad a la comisión del delito la ley dispone la imposición de una pena más leve, el delincuente se beneficiará de ello.

Que, para la certeza de que se cumplan los principios y derechos constitucionales en materia de tránsito, es necesario reformar el Código Orgánico Integral Penal en lo correspondiente a lo dispuesto en el numeral 3 del inciso 1 del artículo 386 y el numeral 6 del inciso 1 del artículo 389.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales expide la siguiente ley reformativa al **CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL**.

Art.1.- Refórmese el artículo 386 por el siguiente: 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:

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.

En el caso del número 3, si la contravención de tránsito ha sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida.

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. 2.- Refórmese el artículo 389 por el siguiente: 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:

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.

En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida.

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 pasajeros 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.

Disposición Derogatoria.- se deroga el inciso primero de la norma contenida en el artículo 238 del Reglamento de Aplicación General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Disposición Final.- La presente reforma entrará en vigor inmediatamente a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito, en la sede de la Asamblea Nacional ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha a los 25 días del mes de marzo del año 2016.

Presidente

Secretario

CONCLUSIONES.

Después de desarrollada la presente investigación se puede deducir las siguientes conclusiones:

1.- El principio de legalidad, es un principio constitucional regulador del poder estatal que garantiza el cumplimiento del debido proceso y la seguridad jurídica de los ciudadanos dentro de los procesos que son llevados por los órganos encargados de la Administración de Justicia; este principio significa que nadie puede ser juzgado por un delito que al momento de cometerse no se encontraba debidamente tipificado en la ley, por lo tanto ignorar este precepto constitucional significa una grave violación a los derechos y garantías constitucionales básicas de todo proceso y de todo ciudadano nacional o extranjero, lo que ocasionaría una crisis jurídica, social y cultural dentro del Derecho, del sistema de Justicia y de los derechos humanos reconocidos en la Constitución de la República Ecuatoriana y los Instrumentos y Tratados de Derechos Humanos.

2.- La constitución es la norma de mayor jerarquía dentro del ordenamiento jurídico Ecuatoriano, por lo tanto según el principio constitucional de supremacía de la constitución todas las normas de menor jerarquía (Art. 425 inciso primero.- 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; (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2018, pág. 127)) deben de estar en armonía con la norma jerárquica superior caso contrario su aplicación sería considerada inconstitucional y por lo tanto su valides sería nula. De la presente investigación se puede deducir que el artículo 238 del Reglamento General de la LOTTTSV es la norma de menor jerarquía y por lo tanto debería estar en concordancia con los artículos 386 numeral 3 y 389 numeral 6 del

C.O.I.P y con la Constitución de la Republica Ecuatoriana; de igual manera se puede deducir que dicho artículo está en contradicción con lo descrito en las normas superiores a este por lo que este habría de ser considerado nulo.

3.- La aplicación del artículo 238 del Reglamento General de la LOTTTSV atenta en contra de varios preceptos básicos y constitucionales del ordenamiento jurídico ecuatoriano como lo son el principio de legalidad, principio de supremacía constitucional, el debido proceso, la seguridad jurídica, interpretación restringida de la norma penal; en este caso en concreto el legislador expidió una norma sin tener en consideración que su aplicación está vulnerando los principios mencionados con anterioridad

4.- Dentro de lo que sería el contexto de la interpretación y aplicación judicial del artículo 238 del Reglamento General de la LOTTTSV en los procedimientos de juzgamiento de infracciones de tránsito que se analizaron en esta investigación se dedujo que existe un margen superior de falta de control constitucional por parte de los jueces (un deber primordial de los juzgadores es interpretar la norma verificando que la misma cumpla con lo determinado en la constitución) dentro de dichos procesos, 2 de los 3 juzgadores de estos procesos ratificaron el estado de inocencia de los procesados por razones distintas a la inconstitucionalidad del artículo 238 del Reglamento General de la LOTTTSV, aun a pesar de que la defensa argumento la inconstitucionalidad de dichas multas ya que para poder imponer las mismas, la norma vulnera el principio de legalidad ya que esta amplia y tipifica una norma penal para poder ser aplicada.

BIBLIOGRAFÍA.

- Andrade G., R. (2016). Las foto multas y la velocidad. *Club Europeo de Automoviles de Chile*, 40.
- Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador . (2014). *Codigo Organico Integral Penal*. Quito, Ecuador: Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos; SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO NORMATIVO.
- Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador. (2014). *Ley Organica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador: Lexis.
- Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador. (2016). *Reglamento General de Aplicacion de la Ley Organica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial*. Quito.
- Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador. (2018). *Constitucion de la Republica del Ecuador*. Quito, Ecuador: Lexis.
- Beccaria, C. (2005). *De los Delitos y de las Penas* (3ra ed ed.). Bogota, Colombia : Temis.
- Benavides Ordoñez, J. (2013). Un repaso a a teoria general de los derechos fundamentales. En B. Jorge, & J. E. Soliz, *Manual de Justicia Constitucional Ecuatoriana* (pág. 364). Quito: CEDEC.
- Bielsa, R. (1995). *Derecho Administrativo* (5ta ed ed.). Buenos Aires, Argentina: Autol.
- Cabanellas, G. (2015). *Diccionario Juridico Elemental*. Bogota, Colombia: Editorial Heliasta SRI.
- Carbonell, M. (2015). *constitucionalismo latino*. Bogota: Tipgo.
- Carrillo Zea , M. (2016). *Las contravenciones de transito y el derecho a la defnsa*. Obtenido de Repositorio de la Universidad Tecnica de

Ambato:

<http://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/23375/1/FJCS-DE-953.pdf>

Conferencia Especializada Interamericana . (1969). *CONVENCION AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS “Pacto de San José de Costa Rica”*. San Jose, Costa Rica.

Ferrajoli, L. (2006). *Sobre los derechos fundamentales y sus garantías*. (M. Carbonell, A. De Cabo , & G. Pisare, Trads.) México: CNDH.

Guerrero del Pozo, J. F. (2012). Aproximación al Control Abstracto en el Ecuador. La acción de inconstitucionalidad. *UDLA academico*(6), 40.

Kelsen, H. (2000). *Teoría Pura del Derecho*. (R. J. Venengo, Trad.) Mexico DF, Mexico: Universidad Autonoma de Mexico.

Machicado, J. (1890). *Carta Magna de Juan sin Tierra*. Londres: ADAMS.

Marina, , G. (2005). *“La teoría general del garantismo*. Madrid.

Oyarte Martínez, R. (1999). “La Supremacía Constitucional”. En *Derecho Constitucional para Fortalecer la Democracia Ecuatoriana* (pág. 156). Quito: Fundación Konrad Adenauer.

Real Academia Española. (2001). *Dieccionario de la Lengua Española* (22nd ed ed.). Madrid, España.

Thompson , J. (2009). *Las Garantías Penales y Procesales en el Derecho de los Derechos Humanos*. San Jose, Costa Rica: ILANUD.

Valencia Vega, A. (2000). *Desarrollo del Constitucionalismo* (2da ed.). La Paz, Bolivia: Juventud.

Yacine Ait Kaci (YAK), Centro Regional de Información de las Naciones Uni, & Oficina del Alto Comisionado de Derechos Humanos –. (2015). *Declaracion Universal de Derechos Humanos (DDHH)*. Asamblea de las Naciones Unidas.

ANEXOS