

REPÚBLICA DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES,
PERIODISMO, INFORMACIÓN Y DERECHO

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO: ANÁLISIS DE LA PROPORCIONALIDAD DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LO REFERENTE A LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE CUENCA, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE ENERO A ABRIL DEL AÑO 2017.

Trabajo de Investigación, previo a la obtención del título de Abogado de los Tribunales de Justicia de la República.

AUTOR:

LUIS FELIPE JARAMILLO MACANCELA.
Número de cédula: 010441987-4

TUTOR:

MGS. FERNANDO PATRICIO MORENO MOREJÓN.

AÑO: 2018

Indice

Título	I
Resumen.....	II
Palabras Clave:	II
Abstrac	III
Key Words:.....	III
Introducción	1
Metodología.....	2
Desarrollo	4
Capítulo I	4
1. Antecedentes Jurídicos.	4
1.1. La Infracción.....	5
1.2. Principios aplicables en infracciones de tránsito.....	5
1.2.1. Principio de Proporcionalidad.	6
1.2.2. Debido Proceso.....	7
1.2.3. Mínima Intervención.	8
1.3. Infracción Culposa.	9
Capítulo II	11
2. La Culpa.....	11
2.1. Modalidades de la Culpa.....	12
2.1.1. Negligencia.....	12
2.1.2. Imprudencia.....	13
2.1.3. Impericia.	14



2.1.4. Inobservancia	15
Capítulo III	15
3. La Contravención	15
3.1. Contravenciones de tránsito	16
3.2. Causas por los que se producen contravenciones de tránsito.....	17
3.2.1. Las personas como primer factor.	17
3.2.2. Los vehículos como segundo factor.....	17
3.2.3. Las Vías como tercer factor.	18
3.3. Tipos de contravenciones de tránsito y sus sanciones.....	18
3.3.1. Análisis de los artículos 383 – 385 COIP	18
3.3.2. Análisis de los artículos 386 – 392 COIP	21
3.4. Procedimiento para las Contravenciones de Tránsito.....	26
Conclusiones	29
Referencias Bibliográficas.....	31
Anexos.....	33

**“ANÁLISIS DE LA PROPORCIONALIDAD DE LAS
SANCIONES ESTABLECIDAS EN EL CÓDIGO
ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LO REFERENTE A
LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD
DE CUENCA, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO
ENTRE ENERO A ABRIL DEL AÑO 2017”.**

Resumen

El proyecto investigativo se enfocó en las contravenciones de tránsito tipificadas en el código orgánico integral penal, con la finalidad de establecer que existe desproporcionalidad en las sanciones determinadas, debido a que actualmente se aplican a ciertas contravenciones, sanciones administrativas, pecuniarias y privativas de libertad, y las tres son impuestas para una sola contravención.

Por esta razón se realizó un análisis de leyes, doctrina y demás normas jurídicas existentes al respecto, con lo que se identificó una clara vulneración a derechos y principios constitucionales, entre estos la debida proporcionalidad que debe existir entre las infracciones y sanciones.

Concluyendo de esta manera que el principio de proporcionalidad no se aplica de manera eficaz, puesto que las contravenciones y delitos de tránsito reciben un trato igual en lo referente a la imposición de sanciones.

Palabras Clave:

Contravención – Eficacia – Proporcionalidad – Sanción.

Abstrac

The investigative project focused on traffic violations typified in the integral criminal organic code, with the purpose of establishing that there is disproportionality in the determined sanctions, since currently they are applied to certain contraventions, administrative sanctions, pecuniary and custodial, and all three are imposed for a single contravention.

For this reason, an analysis of laws, doctrine and other existing legal norms was carried out, with which a clear violation of constitutional rights and principles was identified, among them the due proportionality that must exist between infractions and sanctions.

Concluding in this way that the principle of proportionality is not applied effectively, since traffic offenses and offenses receive equal treatment in relation to the imposition of sanctions.

Key Words:

Contravention - Efficiency - Proportionality - Penalty.

Introducción

En el mes de agosto del año 2014, las infracciones de tránsito que se encontraban contempladas en la Ley de tránsito pasaron a ser reguladas en el capítulo octavo del Código Orgánico Integral Penal, en el mismo que se establece que las infracciones de tránsito son las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y la seguridad vial, las que se clasifican en delitos y contravenciones. Las contravenciones que son motivo de esta investigación, se encuentran comprendidas entre los artículos 383 al 392, por lo expuesto es claro que en la actualidad existe una diferenciación y se encuentra de manera detallada en el capítulo que ha sido dedicado a las mismas, hecho que no sucedía en la Ley de Tránsito debido a que, no se contaba con una norma clara y expresa.

En el numeral 6 del artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador, dentro de los derechos de protección, se garantiza a los ciudadanos que, en absolutamente todo proceso penal, administrativo o de otra naturaleza la ley debe establecer una debida proporcionalidad entre las infracciones y sanciones que se impongan para las mismas, refiriéndome a esto como principio de proporcionalidad.

Su importancia radica en el hecho de que constituye un mecanismo de protección para las personas, puesto que tiene como objetivo, limitar el poder punitivo del estado y por lo tanto evitar que se impongan sanciones exageradas y abusivas a los ciudadanos.

En tal sentido para evitar una utilización desmedida de las sanciones, se debe limitar su uso a lo imprescindible, que no es otra cosa que establecerlas e imponerlas exclusivamente para proteger bienes jurídicos valiosos, además que debe considerarse cuál es la falta cometida, porque que no solo se aplica una sanción pecuniaria, se restringen los derechos, debido a que al momento de aplicar la sanción es inadecuado que sean tres sanciones para el cometimiento de una sola contravención.

Metodología

La investigación que se desarrollo es de tipo Cualitativo debido a que se determinó de manera doctrinaria, jurídica y normativa que existe una aplicación desproporcional en cuanto la contravención cometida y la sanción. Además se realizó un análisis de casos, los mismos que permitieron un estudio profundo con respecto a la forma en la que se resuelven y son aplicados. De la misma forma, a través de encuestas, se recolecto información que sirvió para determinar cuál es el grado de vulneración a los derechos al imponer sanciones exageradas.

Además es una investigación de carácter descriptivo, puesto que estuvo orientada a ampliar la información sobre la falta de proporcionalidad que existe al momento de imponer sanciones en materia de contravenciones de tránsito. Y fue de tipo exploratorio ya que se recolectaron datos e información actual de las contravenciones de tránsito y los derechos que han sido vulnerados.

En la etapa de Fundamentación Teórica se utilizó el Método Teórico a través del método Inductivo – Deductivo, el mismo que me permitió realizar un análisis del tema planteado mediante técnicas bibliográficas que contribuyeron a obtener las bases teóricas de la investigación. Además se consultaron bases de datos científicas, revistas académicas, libros y doctrina referentes al tema de la investigación desarrollada.

En la parte Diagnostica Situacional se utilizó el Método Empírico, a través de la recolección de información, la misma que se obtuvo mediante encuestas realizadas a administradores de justicia especializados en la materia, esta información ayudo a determinar cuál es la forma en la que se aplican las sanciones.

Para finalizar, en la fase de la Propuesta se aplicó el Método Hipotético-Demostrativo, en el que partí de la hipótesis que estaba encaminada a demostrar que

la sanción pecuniaria, afecta a la efectividad de la norma y vulnera derechos consagrados en la Constitución, con el fin de demostrar que dicha sanción no cumple el objetivo primordial de prevenir el cometimiento de las infracciones.

Debido a que la investigación es de tipo cualitativo, no ha sido necesaria la identificación de una muestra, porque los casos que fueron analizados para el desarrollo del proyecto solo fueron de manera referencial.

Desarrollo

Capítulo I

1. Antecedentes Jurídicos.

A partir del 10 de Agosto del año 2014, entro en vigencia el Código Orgánico Integral Penal (COIP), en el que podemos destacar que abarca en un solo texto varios delitos, que anteriormente se encontraban dispersos en diferentes leyes, como es el caso de las infracciones de tránsito, las que se regulaban en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Estas infracciones quedaron sin efecto en dicha ley según manifiesta la disposición derogatoria décimo octava, las mismas pasaron a ser reguladas en el capítulo VIII, dentro de las infracciones de tránsito del código orgánico integral penal.

Existen varios criterios acerca de las ventajas y desventajas que ha traído consigo este nuevo código y uno de las desventajas es la acción punitiva de manera exagerada que ejerce el estado, en las contravenciones de tránsito que es lo pertinente a la investigación, ya que no solo se aplica una sanción, sino tres como son, la reducción de puntos en la licencia de conducir, una multa a más de la pena privativa de libertad, por el cometimiento de una infracción.

De esta manera se puede evidenciar que existe vulneración a unos de los principios constitucionales, como es el principio de proporcionalidad, que es garantía y parte del derecho a la defensa del que todos gozamos, este principio se encuentra establecido en el artículo 76 de la constitución en el que manifiesta que la ley debe establecer la debida proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales, administrativas o de cualquier otro tipo de naturaleza.

Por lo tanto es claro que con este principio lo que se busca es evitar una aplicación desmedida de las sanciones.

1.1. La Infracción.

La infracción se encuentra tipificada en el artículo 18 del Código Orgánico Integral Penal, el que establece que “Infracción es toda conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en el mismo código” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 38).

A su vez en el artículo 19 del mismo código se hace una clasificación de las infracciones y las dividen en “Delitos y contravenciones. Delito es la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días. Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 38).

Es necesario tomar en cuenta que las infracciones que son motivo de este estudio son las de tránsito, las mismas que se consideran como infracciones culposas y que trataré más adelante, pero que se producen sin que exista ni consciencia, ni voluntad para causar algún tipo de resultado negativo, el mismo que sin ser querido da como consecuencia una infracción por diferentes causas, entre estas tenemos el hecho de que se actúe de manera negligente, que no exista un comportamiento prudente, que haya ausencia de pericia al momento de circular por la vía y finalmente cuando se haga caso omiso de las leyes y reglamentos de tránsito.

1.2. Principios aplicables en infracciones de tránsito.

Los principios son aquellos que deben ser cumplidos en mayor medida de lo necesario, pero al momento de realizar una ponderación entre los principios no significa que el uno sea más importante que el otro, sino que el uno es necesario y aplicable al caso.

1.2.1. Principio de Proporcionalidad.

El principio de proporcionalidad hace referencia a la ponderación entre bienes jurídicos constitucionales y el resultado de esto presupone la forma en la que se realiza un juicio de proporcionalidad.

Al respecto en nuestra carta magna se establece que en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier tipo deberá asegurarse el debido proceso, el mismo que incluye ciertas garantías consideradas como básicas para todos los ciudadanos, una de ellas y la pertinente a mi investigación se encuentra descrita en el numeral 6, el mismo que indica que la ley debe establecer la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones ya sean de tipo penal, administrativo o de cualquier otra naturaleza. Por lo que es necesario hacer un análisis de las figuras de antijuricidad y culpabilidad, ya que para que se pueda atribuir la responsabilidad de un acto, se requiere en primer lugar que se haya producido daño a un bien jurídicamente tutelado, pero que el mismo sea causado con la intencionalidad de obtener un resultado determinado, de modo que amenace a este bien jurídico protegido y de esta manera se justifique la restricción de derechos y libertades consecuentemente.

Por otra parte la pena que se imponga debería adecuarse al grado de culpabilidad de la persona que cometió la infracción, siendo en este caso la proporcionalidad de carácter meramente individual, por lo que considero debería equipararse la pena con el comportamiento que se imputa.

Por lo ya mencionado, el principio de proporcionalidad viene a ser la herramienta mediante la cual, los órganos jurisdiccionales pertinentes para el caso deberán decidir cuál será la sanción aplicable es decir la que va a ser atribuida a una persona por cometer una acción considerada como punible, en resumen se refiere al punto de

equilibrio entre los derechos tanto del estado al momento de castigar como al velar los derechos de las personas.

De esta forma es necesario indicar que para los juzgadores no es una tarea fácil al momento de tomar una decisión puesto que tienen que realizar una ponderación, basándose en su justa razón.

1.2.2. Debido Proceso.

En cuanto al debido proceso Zavala (2002) afirma:

Entendemos por debido proceso el que se inicia, se desarrolla, y concluye respetando y haciendo efectivos los presupuestos, principios y las normas constitucionales, legales e internacionales aprobadas previamente, así como los principios generales que informan el Derecho Procesal Penal, con la finalidad de alcanzar una justa administración de la Justicia; que le asegure la libertad y la seguridad jurídica, racionalidad y la fundamental de las resoluciones judiciales conforme a Derecho. (p.23)

El debido proceso es una garantía esencial para todos los ciudadanos, para que de esta manera se cumplan todos los pasos legales establecidos para dar continuidad a un procedimiento apegado a la legalidad, y de igual manera respeten todos, los principios y tratados internacionales establecidos.

Al respecto Corral (2006) afirma:

El debido proceso es un conjunto de derechos propios de las personas y anteriores al Estado, de carácter sustantivo y procesal, reconocidos por la constitución, que buscan precautelar la libertad y procurar que quienes sean sometidos a juicio gocen de las garantías para ejercer su derecho de defensa y obtener de los órganos judiciales y administrativos un proceso justo, pronto y transparente.

De esta manera se pretende evitar los abusos y excesos que se puede tener por parte de la autoridad, en el artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador se establece que en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso el mismo que contiene 7 numerales de las garantías básicas establecidas.

En el numeral 6 se refiere a que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza, de igual manera en el artículo 3 del Código Orgánico Integral Penal que se refiere a la constitucionalización del derecho penal en el inciso segundo establece que el artículo 76 de la Constitución ordena que las penas estén acorde con el principio de proporcionalidad, es decir, debe existir cierta relación coherente entre el grado de vulneración de un derecho y la gravedad de la pena.

En este numeral se denota que en el tema de la presente investigación en lo que refiere a las sanciones establecidas en el artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal, que existe una vulneración al derecho al debido proceso y a la proporcionalidad ya que existe la imposición de tres sanciones para el cometimiento de una infracción la misma que no es proporcional.

1.2.3. Mínima Intervención.

García (2013) afirma:

El Derecho Penal es un derecho de mínimos, que debe intervenir allí donde no haya más remedio, cuando la ausencia de alternativas sancionatorias más eficaces se revele como la única respuesta posible frente a conductas reprobables que afecten a los bienes jurídicos más preciados. (p.18)

Por lo tanto el principio de mínima intervención penal se refiere a la necesidad de acudir al derecho penal únicamente cuando no existan otros mecanismos adecuados

para sancionar y reparar los bienes jurídicos lesionados, es decir que se deben agotar todos los otros mecanismos, procedimientos, y ámbitos del derecho para encontrar la solución a un conflicto. Por lo tanto el derecho penal y la privación de libertad de las personas deben ser de última ratio.

De esta manera queda evidenciado que el Estado debería buscar la manera de garantizar mecanismos alternativos de la aplicación de la justicia para que de esta manera no se vea reflejado un estado que únicamente impone penas desproporcionales que a su vez resultan ineficaces ya que la salida no es privar a las personas de su libertad ya que la libertad es un bien jurídico tan preciada como la vida.

En lo que tiene que ver con las infracciones de tránsito comprendemos que la aplicación del derecho penal con la imposición de una pena privativa de libertad es desmedida si analizamos que existe ya una sanción pecuniaria y administrativa.

De esta manera considero necesario que el Estado adopte medidas más efectivas para la realización de justicia en las que intervenga en menor medida el derecho penal y por lo tanto que la privación de libertad de las personas sea considerado como una sanción impuesta en última instancia.

1.3. Infracción Culposa.

Es muy difícil referirse a una definición legal de una infracción considerada dentro del marco de la culpa, ya que no está dado de forma expreso. Como su nombre lo indica no existe la intención de causar algún resultado negativo, es decir no existe ni la motivación o dolo por parte de quien comete una contravención, razón por la cual se le puede denominar como una infracción culposa. Dentro de los sucesos delictivos que cumplen con este tipo son las contravenciones de tránsito que son actos culposos.

Para Cabanellas la infracción culposa es “La acción, omisión en que concurre culpa y que está penado por la Ley. El autor, aun obrando sin malicia produce un resultado ilícito que lesiona a la personas, los bienes o derechos de otros” (Cabanellas, 1998, pág. 124).

Cabanellas nos muestra una definición clara respecto a lo que es una infracción culposa, ya que puede darse mediante un acto o por no actuar cuando es necesario el momento que nos encontramos en vías públicas, ya sea como conductores, pasajeros, peatones y que a pesar de que esta conducta no tiene ningún tipo de planificación o no existe dolo alguno, igual genera daños a personas y factores considerados externos a los causantes del hecho o la infracción.

Con referencia a lo ya manifestado, para la doctora Beatriz Romero, existen ciertos requisitos para que se configure la conducta culposa. Romero (2001) afirma:

- a. Acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual.
- b. Elemento subjetivo referente al desprecio de las racionales consecuencias nocivas de la acción u omisión, siempre previsibles, prevenibles y evitables, que distinguen la culpa consciente de la culpa inconsciente según que el peligro que entraña la conducta haya sido efectivamente previsible o hubiere debido serlo.
- c. Elemento normativo, se constituye por la infracción del deber objetivo de cuidado que se integra no solo por la respuesta exigible al hombre consciente y prudente, sino también por las reglas que impone la experiencia común, gran parte de las cuales forman parte de las normas reglamentarias que rigen la vida de la sociedad y en cuyo escrupuloso cumplimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro, hallándose en la violación de tales principios o normas sociales o legales, la raíz del elemento de la anti juridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes.

d. Causar un daño

e. Relación en la causalidad entre la acción u omisión descuidando e inobservante de las normas mencionadas y del daño sobrevenido. (p.274)

Todo lo manifestado por la doctora Romero hace referencia a que una infracción culposa es el resultado dañoso o considerado como lesivo, el mismo que no fue previsto por quien lo causo, a más de que es claro que no existió respeto u observancia del deber objetivo de cuidado y del ordenamiento legal en cuanto a las reglas y leyes de tránsito, las mismas que se encuentran previstas para que la conducta vial de las personas sea regulada y se prevenga cualquier tipo de resultado negativo.

Capítulo II

2. La Culpa.

Existen varios criterios acerca de la culpa o de lo que esto representa, en algunos casos considera que esto es subjetivo, ya que por el simple hecho de que al cometer una contravención una persona si puede prever el resultado que se puede tener por la acción cometida, hecho que se considera reprochable porque no se mide el peligro que esto entraña.

Por lo tanto la culpa es la producción de una acción, sin tener la intencionalidad de causar daño o de producir un resultado dañoso sobre un bien o persona alguna.

Por lo tanto a continuación citare el concepto de culpa para Luis Jiménez de Asúa.

Jiménez (1956) afirma:

La producción de un resultado típicamente antijurídico, por falta del deber de atención y previsión, no solo cuando ha faltado al autor la representación del resultado que sobrevendrá, sino cuando la esperanza de no que no



sobrevenga ha sido fundadamente decisivo de las actividades del autor que se producen sin querer el resultado antijurídico y sin querer ratificarlo. (p.842)

Por otro lado Muñoz Conde manifiesta que existe la culpa consciente y la inconsciente.

Muñoz (1999) afirma:

La culpa consciente se da cuando el autor se representa la producción del resultado típico, pero confía en poder evitarlo; mientras que en la culpa inconsciente el autor no prevé la producción del resultado, pero la hubiera podido prever si hubiera actuado con la diligencia debida. (p.182)

En el artículo 27 del Código Orgánico Integral Penal, se encuentra contemplada la culpa y refiere textualmente “Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 39).

2.1. Modalidades de la Culpa.

2.1.1. Negligencia.

Cabanellas (1998) afirma:

La omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor. (p.532)

Fontán (1961) afirma:

Falta de precaución o indiferencia por el acto que se realiza. Mayor será la negligencia cuanto más precaución requiere la naturaleza de dicho acto; no es lógico exigir las mismas precauciones a quien transporta fardos de pasto, que al que debe efectuar el traslado de una materia explosiva. (p.366)

Por lo tanto la negligencia vendría a ser la omisión de algún paso a seguir, la falta de cuidado o no obrar diligentemente al momento de conducir o de ser un peatón que se encuentre cerca de las vías. En el caso del peatón al momento de no utilizar cabe la redundancia el paso peatonal, las calzadas o cruzar las calles sin ningún tipo de precaución y el conductor en caso de que dejaré sin freno de mano y rueda el vehículo o no se realizaron los chequeos necesarios y adecuados para el automóvil y a sabiendas de esto lo siga utilizando para movilizarse pudiendo este sufrir un desperfecto y ocasionar un accidente de tránsito.

2.1.2. Imprudencia.

Cabanellas (1998) afirma:

La falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa. En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se originan consecuencias tipificadas en la ley penal en determinadas cosas, por no haber precedido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños. (p.354)

Otro autor que hace referencia a la imprudencia es el tratadista Carlos Olano, quien tiene un concepto muy claro, el mismo que citaré a continuación, “La imprudencia es aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo” (Olano Valderrama, 2003, pág. 57).

2.1.3. Impericia.

La impericia es una de las modalidades de la culpa, según un aforismo latino “Imperitia culpa adnumerantur” que tiene como significado la impericia se considera como culpa, puedo manifestar lo siguiente, para comprender de mejor manera lo que es la impericia debemos tener claro que es la pericia, la cual la podemos definir como el conocimiento veraz de una determinada ciencia, materia o arte, es decir que existe el dominio total de la actividad que se realiza. Teniendo claro este concepto puedo decir que la impericia es la carencia de experticia y conocimiento, ausencia de destreza que exige un arte o actividad específica producto de la cual se pueden producir resultados lesivos para las personas; en lo que corresponde a la impericia en materia de tránsito, tomando en cuenta a esta como un elemento de la culpa podemos deducir que siempre que exista un accidente producido por un conductor, estará presente la impericia ya que no existe un dominio adecuado por parte del conductor en el vehículo.

En lo que cabe en el tema materia del presente estudio cabe resaltar que se manifiesta claramente la impericia, debido a que el conductor a manejar en estado de embriaguez ve aminorado notoriamente la habilidad o pericia que tiene sobre el automotor. Una persona que conduzca en estado de embriaguez ve disminuido:

- 1.- Los niveles de reacción del conductor y su capacidad se ven disminuidos, afectando la percepción de distancia y velocidad.
- 2.- Se presentan dificultades para observar con claridad las señales de tránsito, transeúntes y demás vehículos que se encuentren en la vía.
- 3.- Se presenta somnolencia, aminorando la visión periférica.

Luego de haber realizado un análisis de una de las formas en las que se puede producir la impericia, es claro que solo basta un instante en el que la carencia de

destreza o habilidad al encontrarse transitando en la vía pueden producir resultados no esperados por las personas, los mismos que tendrán consecuencias jurídicas.

2.1.4. Inobservancia.

De la misma forma en la que existen leyes que regulan la conducta de las personas en la sociedad y por ende su convivencia, existe normativa aplicable a las contravenciones de tránsito, la misma que se encuentra en el código orgánico integral penal y demás leyes y reglamentos que atañen el tema. Estas deben ser acatadas y aplicadas según correspondan e indiquen, pero el problema se genera el momento en que las personas lo pasan por alto y deciden no cumplir con esta normativa u omiten las señales de tránsito en las vías.

Es necesario referirme al aforismo jurídico que dice lo siguiente “Ignorantia Juris Non Excusat que es igual a que la ignorancia de la ley no excusa a persona alguna de su cumplimiento”, es decir que desde el momento en que la Ley es promulgada y publicada en el registro oficial, se entiende como conocida por todos y en este caso las leyes, reglamentos y señales de tránsito deben ser respetados. No se puede alegar que el desconocimiento es razón para infringir o hacer caso omiso de lo que manda la ley y utilizarlo como defensa para eximir de su responsabilidad.

Capítulo III

3. La Contravención.

En el diccionario de la Real Academia Española, “contravenir es obrar en contra de lo que está mandado” (Diccionario de la Real Academia Española XXI Edición, 2001).

Por su parte el tratadista Guillermo Cabanellas, manifiesta que “el termino contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma” (Guillermo Cabanellas, 1998, pág. 360).

3.1. Contravenciones de tránsito.

Las contravenciones de tránsito pueden darse de diferentes formas, es decir son diferentes actos que producen resultados distintos, pueden variar dependiendo la contravención. Por lo tanto son el resultado de aquellas irregularidades de la conducta de las personas y esto vendría a constituir un acto antijurídico, debido a que vulnera bienes jurídicamente tutelados, al poner en inminente peligro a quienes se trasladan de un lugar a otro como son los conductores, a pasajeros de los vehículos, a peatones que se encuentren caminando por el lugar e incluso a lugares y bienes.

Con este enfoque es necesario citar a el doctor Jorge E. Alvarado, quien considera que la contravención de tránsito de la siguiente manera.

Alvarado (2005) afirma:

Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo. (p.98)

Por lo mencionado es claro que al referirme a contravenciones, hago alusión a la falta de respeto y cumplimiento a las leyes de tránsito, a las señales de tránsito y a las leyes de convivencia establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, la cual, regula el comportamiento de los conductores peatones y usuarios de la red vial.

3.2. Causas por los que se producen contravenciones de tránsito

3.2.1. Las personas como primer factor.

El primer factor a tratar es considerado como el causante de la mayor cantidad de infracciones de tránsito, ya que hace referencia tanto a los conductores como a los peatones, el primer caso debido a que cuando se encuentra manejando no está atento a la conducción, se distrae fácilmente, descuida su manejo o por el simple hecho de encontrarse conduciendo a la defensiva, por estas y más razones se debería tener actitudes de tipo responsable como; manejar guardando el debido respeto a las leyes y reglamentos de tránsito, guardar una distancia prudente con los demás vehículos, no abusar de la velocidad desafiando los límites establecidos, estas entre otras son obligaciones de todos y cada uno de los conductores.

Al respecto Jesús Gómez manifiesta que “El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos” (Toapanta, 2005, pág. 11).

En el caso de los peatones, de la misma manera no guardan el debido respeto, ya que no cruzan por el paso peatonal o conocido en la actualidad por el paso cebra, se detienen en medio de calles y avenidas y lo que es peor cruzan corriendo por las calles buscando evitar los automóviles, de esta manera se generan accidentes de tránsito y no solo con daño en los bienes, sino en más personas externas e incluso en la misma que causo el accidente.

3.2.2. Los vehículos como segundo factor.

Son conocidos como factores maquinas, estos también producen infracciones de tránsito ya sean delitos o contravenciones. Si no existe un debido mantenimiento del automóvil, el momento menos pensado el mismo puede sufrir cualquier tipo de

desperfecto mecánico, razón por la cual si la personas que ocasionan un accidente de tránsito debido a esta causa, serán sancionadas puesto que es su deber conducir con un vehículo que se encuentre en perfecto estado mecánico y con todos los debidos niveles de seguridad, se tiene que mantener un constante mantenimiento y de esta manera es una de las formas en que se puede evitar un siniestro de tránsito y con esto consecuencias futuras.

3.2.3. Las Vías como tercer factor.

Las Vías o carreteras por las cuales transiten los conductores, se deben encontrar en buen estado, ya que esto es un deber del estado el hecho de mantener las vías públicas de calidad, hecho que no sucede, porque simplemente por una falla en la carretera o un bache, pueden desviar al vehículo de su proceso normal de circulación.

Otro tema importante dentro de todas las vías existe toda la señalización necesaria y adecuada, que hacen que muchas de las veces no sean solo la falta de conocimiento o inobservancia del conductor, sino que estas no son las adecuadas y generan accidentes.

Y como último aspecto importante en cuanto a la vialidad como una causa para generar accidentes, son la ejecución de diferentes obras en la vía pública, los mismos que si no tienen las precauciones necesarias y señales de que se encuentran realizando obras, pueden producir accidentes.

3.3. Tipos de contravenciones de tránsito y sus sanciones.

3.3.1. Análisis de los artículos 383 – 385 COIP

- En la sección tercera del Código Orgánico Integral Penal que se refiere a las contravenciones de tránsito, en el artículo 383 se refiere que las personas que



conducen un vehículo con llantas lisas o en mal estado, las mismas que tienen una sanción que conlleva a una “(...) pena privativa de libertad de cinco a quince días y la reducción de cinco puntos en la licencia” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 140). En cuanto a conductores de transporte público estos tendrán una que corresponde al doble de la impuesta a los conductores regulares.

El artículo mencionado regula un aspecto de suma importancia para los conductores y para la prevención de accidentes por fallas mecánicas del automotor. Las llantas del vehículo juegan un papel muy impórtate para el correcto funcionamiento ya que son las encargadas de brindar estabilidad y proveer control para la fricción y adherencia al pavimento, de esta manera controla correctamente la dirección precisa del vehículo el freno instantáneo y la correcta aceleración, ya que estos elementos proveen al conductor mayor seguridad al momento de conducir.

De esta manera existe un control vehicular previo a la matricula anual de los vehículos, el mismo que es obligatorio y constata que no existan desperfectos mecánicos con la finalidad de evitar accidentes en las carreteras. Es por esta razón que este artículo sanciona a los conductores que transiten con llantas en mal estado y obviamente la sanción es más severa para los conductores de trasportes públicos.

- El artículo 384 del Código Orgánico Integral Penal se refiere a “La conducción de un vehículo bajo el efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan las mismas que serán sancionadas con una pena privativa de libertad de 30 días más la reducción de 15 puntos y la aprehensión del vehículo por 24 horas” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 141).

Para desarrollar este artículo debemos comprender que son las sustancias estupefacientes y psicotrópicas, estas causan una acción directa sobre el sistema nervioso central modificando las actitudes mentales de las personas que las ingieren. Hay que realizar una diferenciación de estas dos sustancias, los estupefacientes son

sustancias psicoactivas de carácter adictivo que generalmente se utilizan con finalidad terapéutica, las mismas generan un cambio de percepción en los consumidores, mientras que las sustancias psicotrópicas son sustancias naturales o sintéticas que influyen en el sistema nervioso central produciendo cambios temporales en la percepción, comportamiento y conciencia de los consumidores.

Una vez desarrollado lo que tratan y sus efectos, comprendemos que los conductores que se encuentran bajo el efecto de las mismas son un peligro inminente ya que su percepción y estabilidad mental se ven alteradas.

- En el artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal se encuentra establecido las sanciones para quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez, artículo que es de suma importancia para el desarrollo del presente estudio, ya que es aquí donde encontramos un claro ejemplo de que existe desproporcionalidad al momento de sancionar, como analizare a continuación.

El artículo dispone que las personas que conduzcan un vehículo en estado de embriaguez será sancionado de acuerdo a una escala establecida según los niveles de alcohol por litro de sangre, tipificados en los numerales 1, 2, 3 de este artículo.

En el numeral uno, si la persona se encuentra en la escala de 0,3 a 0,8 de nivel de alcohol por litro de sangre, la pena constara de la reducción de cinco puntos en la licencia de conducir, una pena privativa de libertad de cinco días y una multa de un salario básico unificado del trabajador.

En el numeral dos del artículo 385 refiere, si el conductor se encuentra en la escala de 0,8 a 1,2 de nivel de alcohol por litro de sangre, la imposición de la pena constara de la reducción de 10 puntos en la licencia de conducir, privación de libertad por quince días y una multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general.

En el numeral tres manifiesta que si el conductor supera el 1,2 de nivel de alcohol por litro de sangre será sancionado con una pena privativa de libertad de treinta días,

la suspensión de la licencia por sesenta días y la multa de tres salarios básicos unificados del trabajador.

De esta manera y bajo los parámetros de la escala establecida en la tabla del presente artículo, se sanciona a los conductores que transitan bajo las influencias del alcohol, ya que producto de ingesta de esta sustancia los conductores alteran sus capacidades cognitivas viendo una realidad alterada y siendo un peligro para la sociedad. Sin embargo existe la exposición de una clara vulneración al principio de proporcionalidad principalmente, lo que a su vez genera el quebrantamiento a la seguridad jurídica, esta violación a los principios queda evidenciada en la imposición de tres sanciones distintas para el cometimiento de una sola infracción, debido a que se impone una pena privativa de libertad, una pena administrativa que conlleva una reducción de puntos y una pena pecuniaria que consiste en una multa, la misma que varía según la contravención.

3.3.2. Análisis de los artículos 386 – 392 COIP

- En lo concerniente a las infracciones de tránsito de primera clase el Código Orgánico Integral Penal en el artículo 386 estipula las sanciones aplicables a las conductas punibles, las mismas que constan de una pena privativa de libertad de 3 días, una multa de un salario básico unificado del trabajador en general y la reducción de 10 puntos en la licencia de conducir, por lo tanto recibirán esta sanción las personas que:
 - Conduzcan sin haber obtenido el documento habilitante es decir la licencia de conducir,
 - El conductor que falta de obra a la autoridad o al agente de tránsito, es decir que profiera insultos o intente agredir a la autoridad
 - El conductor que exceda los límites de velocidad moderado

Por otro lado en el segundo inciso del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, indica que será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de 10 puntos en la licencia de conducir y retención del vehículo



por el plazo mínimo de siete días, el conductor que transporte pasajeros sin contar con el documento habilitante, la persona que conduzca con una licencia de categoría diferente, la persona que participe con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

- En cuanto a las contravenciones de segunda clase en el artículo 387 de Código Orgánico Integral Penal dispone que los infractores “Serán sancionados con una multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador y la reducción de nueve puntos en la licencia de conducir” (Código Orgánico Integral Penal, 2014). Cuando:

-El conductor que ocasione un accidente de tránsito en que existan únicamente daños materiales cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos

-La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que será retirada inmediatamente por el agente de tránsito

- Quien transporte pasajeros sin un documento habilitante

- La persona adolescente mayor a dieciséis años que posea un permiso de conducción que requiera de la compañía de un adulto y que no cumpla con lo normado

- El conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país brinde servicios de transporte comercial dentro de las zonas de frontera

- El conductor de transporte comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga del automotor

- En el artículo 388 del Código Orgánico Integral Penal se encuentra establecidas las contravenciones de tercera clase las mismas que sancionas a los contraventores con una multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador y la reducción de siete punto cinco puntos en la licencia a las personas que

-Detengan o estacionen vehículos en zonas de seguridad, curvas, puentes, zonas estrechas de poca visibilidad, pendientes, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en reglamentos.

- El conductor que con su vehículo cause daños a la superficie de la vía pública

- El conductor que derrame en la vía pública sustancias deslizantes, inflamables o contaminantes caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado

- El conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados
- La persona que construya reductores de velocidad sobre la calzada sin previa autorización
- Las personas que roten las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización dejen escombros o desperdicios luego de concluida la obra
- El conductor de transporte público, comercial o independiente que realice transporte de pasajeros y carga cuyo vehículo no porte las franjas retro reflectoras
 - En las contravenciones de cuarta clase establecidas en el artículo 389 de Código Orgánico Integral Penal se impone “Una sanción de una multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador y la reducción de seis puntos en la licencia” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

A las siguientes personas:

- Desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito o que no respete las señales manuales
- La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas peligrosas
- El conductor que altere la seguridad del tráfico por colocar obstáculos en la vía sin autorización
- Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos
- El conductor que falte de palabra al agente de tránsito
- el conductor que conduzca un vehículo automotor excediendo los límites de velocidad permitidos
- el conductor que no cumpla las normas de condiciones técnico mecánicas conforme establecen los reglamentos
- El conductor profesional que sin autorización preste servicio de transporte público fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada, se exceptúa al conductor de taxi



- El propietario de un automotor de servicio público que confié su conducción a personas no autorizadas
- El conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes banderines rojos
 - En las contravenciones de quinta clase tipificadas en el artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal establece que el contraventor será sancionado con la multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador y reducción de cuatro punto cinco puntos en la licencia.
- El conductor que al descender de una pendiente apague el motor
- El conductor que evada el cobro de peajes
- El conductor que conduzca una vía en sentido contrario siempre que la respectiva señalización no este clara
- El conductor de un vehículo a diésel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos
- El conductor que en caso de emergencia pública se niegue a prestar la ayuda requerida
- El conductor que ante el toque de alarma d emergencia no deje libre la vía
- El conductor que estacione un vehículo en lugares no autorizados y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando
- El conductor de taxi que no utilice taxímetro
- El conductor al que la ley exija poseer cinturones de seguridad
- El conductor de transporte público que cargue combustible cuando se encuentra prestando servicios
- El conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas animales u objetos
- El conductor que conduzca un vehículo sin luces y no realice el cambio de las mismas
- el conductor de vehículos de propiedad del sector publico ecuatoriano que conduzca el automotor fuera de las horas de oficina y no porte el permiso



- En cuanto a las contravenciones de sexta clase establecidas en el artículo 391 del Código Orgánico Integral Penal la pena establecida es “ Una multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador y la reducción de tres puntos” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

-El conductor que circule contraviniendo normas previstas en las normas

- La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección

- El conductor que invada las vías exclusivas para buses

- El conductor que no lleve un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios

- El conductor que estacione en lugares destinados para personas discapacitadas y mujeres embarazadas

- La persona que conduzca o instale sin autorización sirenas o balizas de cualquier tipo

- El conductor que mecánico no use los triángulos de seguridad en caso de desperfecto mecánico

- La persona que conduzca con películas anti solares oscuros, polarizados que impida la visibilidad del conductor

- El conductor que utilice el celular mientras conduzca

- El conductor de transporte público que incumpla las tarifas preferenciales

- El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche

- La persona que sin autorización competente realice competencias deportivas en las vías públicas con vehículos de tracción humana o animal

- El conductor que circule en zonas restringidas

- La personas que conduzca sin portar su licencia

- En lo que refiere al artículo 392 del Código Orgánico Integral Penal que se refiere a las contravenciones de séptima clase la sanción es de “Una multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador y uno punto cinco puntos en la licencia” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).
Cuando:

- El conductor que utilice reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros
- El conductor de transporte público cuyo vehículo circule sin los distintivos
- La persona discapacitada que conduzca un vehículo adaptado sin la identificación correspondiente
- El conductor que no utilice el cinturón de seguridad
- El peatón que no transite por las aceras
- El comprador de un vehículo que no registre en el organismo de tránsito correspondiente
- La persona que instale neblineros en sitios prohibidos del automotor

3.4. Procedimiento para las Contravenciones de Tránsito.

Las contravenciones de tránsito se realizarán mediante procedimiento expedito el mismo que se encuentra tipificado en el artículo 641 del código orgánico integral penal, que manifiesta lo siguiente: “Las contravenciones penales y de tránsito serán susceptibles de procedimiento expedito. El procedimiento se desarrollará en una sola audiencia ante la o el juzgador competente la cual se regirá por las reglas generales previstas en este Código...” (Codigo Organico Integral Penal, 2014, pág. 240).

Este procedimiento tiene sus reglas de aplicación o dicho de otra forma el proceso mediante el cual debe llevarse a cabo, el que se encuentra descrito de manera detalla en el artículo 644 del código orgánico integral penal, el que establece que: “Son susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de tres días contados a partir de la citación, para lo cual el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante la o el juzgador de contravenciones de tránsito, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará a la o al infractor el legítimo derecho a la defensa.



(Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 243)

Las boletas de citación que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente y el valor de las multas será cancelada en las oficinas de recaudaciones de los GAD regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo de diez días siguientes a la emisión de la boleta. La boleta de citación constituirá título de crédito para dichos cobros, no necesitando para el efecto sentencia judicial. (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 244)

La sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código, será de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial, únicamente si la pena es privativa de libertad. La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Gracias a este procedimiento es que en la actualidad se pueden tramitar estas causas de una manera más ágil y sin que exista ninguna clase de dilación debido a que se respeta claramente una serie de principios que son considerados como básicos en todo proceso y que se encuentran reconocidos no solo en la carta magna de nuestro país sino también en el código orgánico integral penal en su artículo cinco. Al respecto me referiré a algunos de ellos, como son el de celeridad, tutela judicial efectiva, oralidad, entre otros.

Por el hecho de que la oralidad es utilizada al momento en que se lleva a cabo la audiencia, se puede comprender de una mejor manera cuales son las posiciones de quienes se encuentran inmersos en la causa y de esta forma el juez podrá resolver en base a las pruebas presentadas por las dos partes.

De la misma forma es aplicado el principio de celeridad, al concentrar todas las etapas o actos procesales en una sola audiencia y llegar a una resolución por parte



del juzgador, siempre y cuando esta resolución sea tomada respetando el derecho a la defensa y a un debido proceso, es de esta manera que se configura una tutela judicial efectiva.

Conclusiones

Mis conclusiones luego del estudio realizado durante esta investigación, son las siguientes:

Como primer punto es necesario tomar en cuenta que las infracciones de tránsito son culposas, es decir jamás existe la intención de provocar o causar algún tipo de daño o resultado negativo, ya que son el producto de la omisión del deber objetivo de cuidado, existiendo varios factores que son causantes para que se obtenga este resultado y estos son los conductores, los peatones, las vías o incluso factores externos que coadyuvan a que se configure una infracción o se cometa una contravención de tránsito, dicho esto, la parte medular y la razón por la que se realizó esta investigación son las sanciones que se imponen para las contravenciones cometidas.

En esta investigación se realizó un análisis jurídico de manera amplia con respecto a las sanciones establecidas para las contravenciones de tránsito que se encuentran tipificadas en el código orgánico integral penal, las mismas que considero no son proporcionales con el hecho infringido, es así que en la constitución se manifiesta claramente que debería existir igualdad entre infracciones y sanciones, pero en este caso en específico no se cumple.

Si bien las infracciones se subdividen en delitos y contravenciones, las segundas son más leves por lo tanto no deberían tener sanciones exageradas, ya que estas son pecuniarias, privativas de libertad, además de la pérdida de puntos en la licencia, tres sanciones para un solo hecho, lo que estaría vulnerando un principio constitucional que es el de la proporcionalidad.

El principio de proporcionalidad constituye el punto medio de equilibrio entre el poder punitivo del Estado y los derechos de las personas, debido a que busca que las partes inmersas en un conflicto queden en igualdad de condiciones, debido a que la sanción establecida debería ir de acuerdo a la falta cometida. En mi investigación

pude determinar que serían sanciones suficientes, la pecuniaria al momento de cancelar la multa y la administrativa al perder puntos en la licencia, ya que no estamos hablando de delitos ocasionados de un accidente de tránsito sino de contravenciones, las mismas que deberían tener un tipo de tratamiento distinto.

Al momento que se aplican estas sanciones a las contravenciones que han sido desarrolladas durante toda la investigación, las mismas que se encuentran contenidas entre los artículo 383 al 392 del COIP, se están vulnerando otros derechos, un ejemplo claro es la vulneración existente al derecho de libertad, el mismo que solo debe ser restringido de última ratio, en sí el derecho penal y lo concerniente a este lo es, ya que debe ser aplicado solo en caso de que no exista ningún otro medio o forma de resolver o en este caso de sancionar. Pero el problema radica en que no pueden aplicarse a las contravenciones sanciones igual de rigurosas que para los delitos.

Por lo tanto he podido entender que no existe eficacia alguna en la aplicación de la normativa vigente en lo que respecta a las contravenciones de tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, ya que se quebranta el principio de proporcionalidad consagrado como un principio fundamental en la Constitución de la República del Ecuador, al momento de imponer tres sanciones distintas ante el cometimiento de una sola contravención, además de acarrear a su vez la restricción de otros derechos.

Y es claro que por la tasa de reincidencia en las contravenciones de tránsito se denota que la normativa no es eficaz ya que no cumple con su finalidad que es la de evitar el quebrantamiento de la ley, porque esta normativa es considerada como preventiva, hecho que no sucede.

Por lo manifestado considero que las sanciones establecidas para las contravenciones de tránsito deberían ser reformadas y ajustadas de acuerdo a su gravedad, la misma que considero no es alta, debido a que estamos tratando de contravenciones más no de delitos; y mientras esta normativa se encuentre vigente, la vulneración a principios y derechos constitucionales también.

Referencias Bibliográficas

- CARDENAS, CRESPO. (1998). *Las Infracciones o Delitos de Transito con sus Analogías a los Delitos de Homicidio o al Asesinato*.
- CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL. (2014). Quito - Ecuador: Corporacion De Estudios Y Publicaciones.
- CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. (2008). Quito: Ecuador. Corporación de Estudios y Publicaciones.
- CORRAL, F, Diario el Comercio. Jueves 9 de Noviembre del 2006.
- DARAY, H. (2004). *Accidentes de Tránsito*. España: Astrea.
- FONTÁN BALESTRA, Carlos. "Derecho Penal (Introducción y Parte general)", cuarta edición, Buenos Aires, 1961, pág. 366.
- GALLEGOS, B. (2009). *La Responsabilidad en el delito de Transito*. Quito, Ecuador: Editorial Hean .
- GARCIA FALCONI, J. (1993). *Manual de Derecho Procesal por Accidentes de Transito*. Quito - Ecuador: Segunda edición.
- GARCÍA, J. (2011). *El Principio De Intervención Mínima Y La Justicia Restaurativa*. Quito: Don Bosco, pág. 18.
- GOMEZ TOAPANTA, J. (2005). *Aprender A Conducir*. Quito - Ecuador: Tercera Edición.
- GÓMEZ TOAPANTA, "Aprender a conducir", tercera edición, Quito año 2005, pág. 11.

IRURRIETA, V. (2003). *ACCIDENTOLOGIA VIAL Y PERICIA*. Buenos Aires - Argentina: Ediciones La Roca.

JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis. "Tratado de Derecho Penal". Buenos aires, 1956, pág. 842.

Ley Organica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial . (s.f.).

MEILIJ, G. (1979). *Efectos Juridicos de los Accidentes de Transito*.

MUÑOZ CONDE, Francisco. "Teoría General del Delito", reimpresión de la segunda edición, Editorial Temis S.A. 1999. pág. 182.

OLANO, C. (2003). *Tratado Técnico Juridico sobre Accidentes de Circulacion y Materias Afines*. Colombia, Bogota: Editorial AB - Sexta Edicion.

TORRES CHAVEZ, E. (s.f.). *Ley de Transito y Transporte con sus Reformas*. Quito, Ecuador.

ZAVALA BAQUERIZO, J. *El Debido Proceso Penal*, 2002, Pág.23.

Anexos



UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CUENCA
COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

**Certificado del Departamento de
Investigación de la Carrera de Derecho
con el Informe de Originalidad del
Sistema Antiplagio TURNITIN**



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

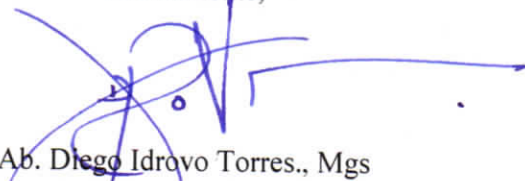
Departamento de Investigación de la Carrera de Derecho

Certifica que:

El informe de originalidad TURNITIN correspondiente al informe final de investigación del señor LUIS FELIPE JARAMILLO MACANCELA con número de cedula 0104419874; correspondiente al trabajo de investigación titulado " **ANÁLISIS DE LA PROPORCIONALIDAD DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LO REFERENTE A LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE CUENCA, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE ENERO A ABRIL DEL AÑO 2017**", indica un 8% de índice de similitud, 9% de fuentes de internet, 9% de publicaciones y tesis de maestría, 0% coincidencias excluidas.

Para los fines legales pertinentes,

Atentamente,



Ab. Diego Idrovo Torres., Mgs

Departamento de Investigación Carrera de Derecho



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Jurisprudencia,
Ciencias Sociales y Políticas
DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN



UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CUENCA
COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

**Oficio emitido por el tutor con el criterio
favorable y calificación del trabajo de
investigación**

Cuenca, miércoles 11 de abril del año 2018.

Sr. Doctor

Ernesto Robalino Peña.

**DECANO DE LA UNIDAD ACADÈMICA DE CIENCIAS SOCIALES, PERIODISMO
INFORMACIÓN Y DERECHO DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

Su despacho. -

De mi consideración,

Fernando Patricio Moreno Morejón, docente de la carrera de Derecho de la Universidad Católica de Cuenca, en mi calidad de tutor del estudiante, el señor Luis Felipe Jaramillo Macancela con número de cédula 0104419874; correspondiente al Trabajo de Investigación titulado "Análisis de la proporcionalidad de las sanciones establecidas en el código orgánico integral penal en lo referente a las contravenciones de tránsito en la ciudad de Cuenca, durante el periodo comprendido entre enero a abril del año 2017"; informo a Usted que dicho trabajo de investigación ha sido realizado de acuerdo a los parámetros, disposiciones legales y reglamentarias de esta casa de estudios superior.

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

La nota obtenida correspondiente a este trabajo de investigación es de 27/ 30 puntos. Adjunto el certificado del Sistema Antiplagio Turnitin, suscrito por el abogado Diego Idrovo Torres, responsable del Departamento de Investigación de la carrera. Es todo cuanto puedo informar respecto a mis labores como tutor del mentado estudiante.

Atentamente,



Mgs. Fernando Patricio Moreno Morejón

DOCENTE



UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CUENCA
COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

**Certificados del Resumen y Abstract
emitidos por el Centro de Idiomas de la
Universidad Católica de Cuenca**

CENTRO DE IDIOMAS

RESUMEN

El proyecto investigativo se enfocó en las contravenciones de tránsito tipificadas en el código orgánico integral penal, con la finalidad de establecer que existe desproporcionalidad en las sanciones determinadas, debido a que actualmente se aplican a ciertas contravenciones, sanciones administrativas, pecuniarias y privativas de libertad, y las tres son impuestas para una sola contravención.

Por esta razón se realizó un análisis de leyes, doctrina y demás normas jurídicas existentes al respecto, con lo que se identificó una clara vulneración a derechos y principios constitucionales, entre estos la debida proporcionalidad que debe existir entre las infracciones y sanciones.

Concluyendo de esta manera que el principio de proporcionalidad no se aplica de manera eficaz, puesto que las contravenciones y delitos de tránsito reciben un trato igual en lo referente a la imposición de sanciones.

Palabras Clave: Contravención – Eficacia – Proporcionalidad – Sanción.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
DIRECCIÓN
CENTRO DE IDIOMAS





CENTRO DE IDIOMAS

ABSTRACT

The investigative project focused on traffic violations typified in the integral criminal organic code, with the purpose of establishing that there is disproportionality in the determined sanctions, since currently they are applied to certain contraventions, administrative sanctions, pecuniary and custodial, and all three are imposed for a single contravention.

For this reason, an analysis of laws, doctrine and other existing legal norms was carried out, with which a clear violation of constitutional rights and principles was identified, among them the due proportionality that must exist between infractions and sanctions.

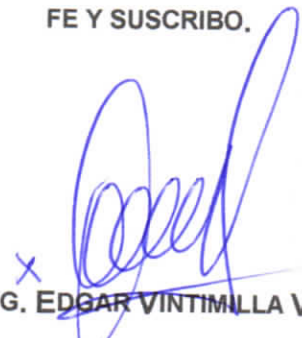
Concluding in this way that the principle of proportionality is not applied effectively, since traffic offenses and offenses receive equal treatment in relation to the imposition of sanctions.

Keywords: Contravention - Efficiency - Proportionality - Penalty.

Cuenca, 11 de abril de 2018

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

FE Y SUSCRIBO.


X
ING. EDGAR VINTIMILLA V.
DIRECTOR





UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CUENCA
COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

Perfil de Tesis

**Solicitud para la aprobación del
diseño**

Diseño de Trabajo de Investigación



SOLICITUD PARA:

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

Fecha: 12 de Julio del 2017

Dirigido a: Dr. Ernesto Robalino Peña

Solicitante: Luis Felipe Jaramillo Macancela

Carrera: Derecho

Año/Ciclo: 10^{mo} Paralelo: "A"

Asunto: Solicito la aprobación del esquema del trabajo de investigación previo a la obtención del título de Abogado de los tribunales de justicia de la República, tema "Análisis de la proporcionalidad de las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal en lo referente a las contravenciones de tránsito en la ciudad de Cuenca, durante el periodo comprendido entre enero a abril del año 2017"

[Firma manuscrita]
Solicitante

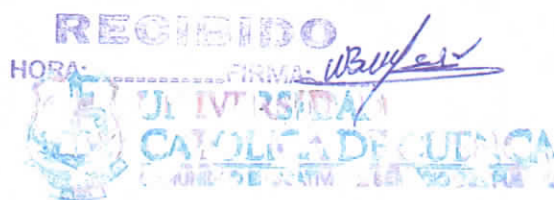
Constancia de Presentación.- Fecha: _____

Hora: _____

Resolución: _____



12 JUL 2017

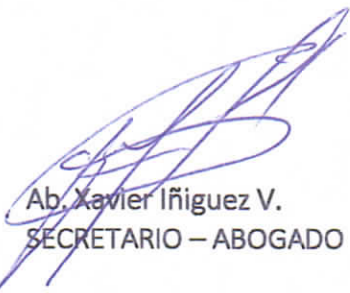


Valor \$ 5,00

Nº 0070247

VISTA LA PRESENTE SOLICITUD, EL H. CONSEJO DIRECTIVO DE LA UNIDAD ACADEMICA DE CIENCIAS SOCIALES, PERIODISMO, INFORMACION Y DERECHO EN SESION REALIZADA EL 13 DE JULIO DE 2017. RESUELVE APROBAR EL PERFIL DE TESIS PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE ABOGADO (A) DE LOS TRIBUNALES DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA DEL SR. (A): **LUIS FELIPE JARAMILLO MACANCELA**, TEMA: ANALISIS DE LA PROPORCIONALIDAD DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN EL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL EN LO REFERENTE A LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO EN LA CIUDAD DE CUENCA, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE ENERO A ABRIL DEL AÑO 2017, DIRECTOR: MGS. FERNANDO MORENO MOREJON.

Cuenca, 14 de julio de 2017


Ab. Xavier Iñiguez V.
SECRETARIO – ABOGADO





ucacue

COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

REPÚBLICA DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

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

CARRERA DE DERECHO

**DISEÑO DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO DE LOS
TRIBUNALES DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA.**

**TÍTULO: “ANÁLISIS DE LA PROPORCIONALIDAD DE LAS
SANCIONES ESTABLECIDAS EN EL CÓDIGO ORGÁNICO
INTEGRAL PENAL EN LO REFERENTE A LAS
CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE
CUENCA, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE
ENERO A ABRIL DEL AÑO 2017”**

AUTOR: LUIS FELIPE JARAMILLO MACANCELA

TUTOR: DR. FERNANDO PATRICIO MORENO MOREJON

**CUENCA – ECUADOR
2017**

1. ESTRUCTURA DEL DISEÑO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

1.1. Tema

La proporcionalidad de las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal

1.2. Título del Proyecto de Investigación

“Análisis de la proporcionalidad de las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal en lo referente a las contravenciones de tránsito, durante el periodo comprendido entre enero a abril del año 2017”

1.3. Justificación del problema

El (CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, 2014), aprobado por la Asamblea Nacional en diciembre de 2013, entró oficialmente en vigencia el domingo 10 de agosto de 2014, después de pasar por un proceso de socialización y debate que ha involucrado a todo el sector justicia, a sectores de la sociedad civil, entre otros actores, este código contiene 730 artículos, cuatro disposiciones generales, 23 transitorias, más de 110 disposiciones reformatorias a 13 cuerpos normativos; 26 disposiciones derogatorias y una disposición final y 730 artículos.¹

El COIP, reemplaza a la ley de Tránsito en lo que respecta a la Infracciones de Tránsito, puesto que en el Capítulo Octavo del COIP, a raíz de su artículo 371 señala las infracciones de tránsito claramente determinadas en este nuevo cuerpo de leyes que califica las infracciones de tránsito como las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y la seguridad vial, pudiendo estas clasificarse en delitos y contravenciones, lo que no sucedía en la Ley de Tránsito y no se contaba con una norma clara y expresa.²

Acciones como conducir bajo efectos de bebidas alcohólicas u otro tipo de sustancias estupefacientes, conducir un vehículo que presenta daños mecánicos

¹ Código Orgánico Integral Penal. (2014). Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador.

² Código Orgánico Integral Penal. (2014). Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador. Art. 371

previsibles en transporte público o transportar exceso de pasajeros en transporte público, entre otras, se constituyen en el COIP en infracciones sancionadas con penas privativas de libertad, quedando como otras opciones de penas a los infractores de tránsito, según la contravención que pudieren cometer, sanciones como reducción de puntos, multas impuestas en porcentajes o múltiplos del salario básico o incluso la ejecución de trabajo comunitario.

Este trabajo investigativo busca garantizar las disposiciones que contempla la Constitución vigente, de tal forma que asegure el derecho a la libertad personal y el principio de proporcionalidad, a fin de regular las distintas contravenciones de tránsito que lamentablemente no están estructuradas de acuerdo con la realidad ecuatoriana.

Es necesario realizar un análisis amplio con respecto al principio de proporcionalidad, ya que este constituye el punto medio de equilibrio entre el derecho del Estado para castigar y los derechos de las personas, consiguiendo de esta manera que las partes inmersas en un conflicto queden en igualdad de condiciones, dado que la misma Constitución reconoce el derecho de toda persona declarada culpable, a ser tratada con dignidad y el respeto que como ser humano merece.

La mayoría de accidentes de tránsito en la Ciudad de Cuenca se producen en los jóvenes por la falta de responsabilidad y el control de los padres hacia ellos, la mayoría de accidentes de tránsito se dan en las carreteras, autopistas, y por el exceso de velocidad y por conducir en estado de embriaguez, siendo esta la causa más común, en la cual las autoridades competentes imponen sanciones conforme lo dispone el artículo 385 del (CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, 2014), dependiendo del alto grado de alcohol con el que la persona conducía, estableciendo para ello tres niveles:

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

general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.

3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.³

El derecho penal tiene, aparentemente, una doble función contradictoria frente a los derechos de las personas. Por un lado, protege derechos y, por otro, los restringe. Desde la perspectiva de las víctimas, los protege cuando alguno ha sido gravemente lesionado.

Desde la persona que se encuentra en conflicto con la ley penal, puede restringir excepcionalmente sus derechos, cuando una persona vulnera los derechos de otras y justifica la aplicación de una sanción. Por ello, el derecho penal debe determinar los límites para no caer en la venganza privada, ni en la impunidad.

El artículo 76 de la (CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, 2008) ordena que las penas estén acordes con el principio de proporcionalidad, es decir, debe existir cierta relación coherente entre el grado de vulneración de un derecho y la gravedad de la pena.

El problema no sólo se presenta en la desproporcionalidad de las penas, sino además cuando al ser aplicada, la prisión preventiva, coloca a los sujetos contraventores en indefensión de sus derechos como la libertad personal, derecho al trabajo, y peor aun cuando dicha persona tiene a cargo a una familia, desempeñando el rol de padre y de madre, y dejándolos en desprotección.

Claro está que la responsabilidad debe asumirse por ser contraventor, pero también debe considerarse cuál es la falta cometida, para poder restringir dichos derechos, por lo que en el presente trabajo se trata de establecer la posibilidad de reformar las sanciones dispuestas en nuestra norma puesto que al ser impuestas estas sanciones no son proporcionales a la infracción cometida ya que no se establece una relación entre la conducta ya sea por acción o comisión con la sanción

³ Código Orgánico Integral Penal. (2014). Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador. Art. 385

establecida, imponiendo las tres sanciones en una sola contravención como son la pena privativa de libertad, la reducción de puntos a más de la pena pecuniaria.

1.4. Formulación del problema

¿Son desproporcionales las sanciones impuestas en las contravenciones de tránsito según el Código Orgánico Integral Penal?

1.5. Objeto del estudio

El Derecho Penal

1.6. Campo de Acción

La Proporcionalidad de las Sanciones establecidas en el COIP en materia de tránsito

1.7. Líneas de investigación de la Carrera

Derecho y Administración de Justicia

1.8. Objetivo General

Determinar si la sanción pecuniaria impuesta en las contravenciones de tránsito es desproporcional y por lo tanto afecta derechos constitucionales como el derecho al debido proceso.

1.9. Objetivos específicos

- Analizar la naturaleza jurídica de la proporcionalidad y las sanciones compuestas establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.
- Evaluar si las sanciones impuestas en las contravenciones de tránsito son proporcionales y garantizan el Debido Proceso.
- Demostrar la desproporcionalidad de la pena pecuniaria en las infracciones de tránsito.

1.10. Tipo de investigación

El tipo de investigación de esta investigación es Cualitativo. Dentro de la misma se tratará de establecer doctrinaria, jurídica y normativamente la noción del principio de proporcionalidad entre la infracción cometida y la sanción. Se realizará un análisis de casos que permitirá contrarrestar aspectos teóricos y la proporcionalidad que tiene las sanciones en los casos de contravenciones de tránsito. Se analizarán casos resueltos por jueces de garantías penales de Ciudad de Cuenca.

Asimismo, a través de encuestas y entrevistas, se recolectará información que contribuirá a determinar el grado de vulneración de un derecho y la gravedad de la pena impuesta.

Esta investigación tendrá un enfoque descriptivo y exploratorio.

Descriptivo ya que está orientada a descubrir o ampliar la información sobre la desproporcionalidad en la imposición de las sanciones en materia de contravenciones de tránsito.

Exploratorio porque se pretende recolectar datos e información actual de las contravenciones de tránsito y los derechos que han sido vulnerados como el debido proceso.

1.11. Marco Teórico y Conceptual

(CABANELLAS, 1998) Considera que “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”.

Las sanciones establecidas por las normas de las leyes penales reciben la denominación específica de penas, por lo que la pena es la forma más característica del castigo o condena, es la sanción proveniente de una ley penal en el caso de tránsito ahora están las penas inmersas en el COIP, por lo que la palabra pena debe entenderse, únicamente con este significado.

Al respecto el (CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, 2014) en su Artículo 51 manifiesta; “La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada.”⁴

Así, por ejemplo en el ejercicio de la reserva legal establecida para la reglamentación de los derechos constitucionales, y que está señalado en el Art. 132 numeral 2 de nuestra (CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, 2008), solo la restricción excesiva e imprevisible de los mismos implica la ilegitimidad del medio escogido para la realización de los fines constitucionales;

⁴ Código Orgánico Integral Penal. (2014). Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador. Art. 51

así en términos generales, entre mayor sea la intensidad de la restricción a la libertad, mayor será la urgencia y la necesidad exigidas como condición para el ejercicio legítimo de la facultad legal.⁵

Existe un alto Índice de accidentes de tránsito en el Ecuador, de acuerdo a su densidad poblacional, lo que es preocupante, y mucho más cuando a ellos está ligada la pérdida de vidas humanas, los percances, según los Agentes de Tránsito, se incrementan los fines de semana.

La legislación en materia de tránsito recoge entonces cuatro formas de culpa fundamentales, las cuales conllevan a la comisión de infracciones de tránsito por parte de los sujetos participantes; generalmente en la práctica los involucrados son los conductores de vehículos y en muy pocas ocasiones los peatones. Negligencia, Imprudencia, Impericia e Inobservancia de la Ley, Reglamento y más disposiciones de tránsito; siendo las tres primeras las más importantes.

(GOMEZ TOAPANTA, 2005) Considera que: “El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos”, que el conductor de un vehículo incide en la seguridad de acuerdo a su forma de actuar ante las diversas situaciones del tránsito.⁶

Sin embargo el índice de accidentes de tránsito ha disminuido por la nueva norma aplicada a los infractores, pero ha aumentado las vulneraciones a los principios constitucionales, por una parte la aplicación de la prisión preventiva debe ser tomada con última ratio, por tener carácter de excepcional, responsabiliza a los jueces su aplicación, siendo fundamental proteger el derecho a la libertad y por otra parte la rigidez de las sanciones trata de proteger el derecho a la vida; es necesario no olvidar que las penas deben cumplir con una característica esencial que es la relación proporcional entre la conducta ya sea por acción o comisión con la sanción establecida, pero así como debe existir dicha relación, tampoco podemos dejar atrás algunos puntos fundamentales, principalmente en cuanto a la desproporcionalidad de las contravenciones actuales, ya que la tipificación de alguna de ellas al ser aplicada establece afectaciones constitucionales.

⁵Constitución de la República del Ecuador. (2008). Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador. Art. 132 # 2.

⁶ Gomez Toapanta, Jesús, (2005). “Aprender a Conducir”. 3ra Edición. Quito – Ecuador.

Ahora el (CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, 2014) en el Art. 58 establece la clasificación en cuando a las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código. Las penas privativas de libertad tendrán una duración de hasta cuarenta años:

En cambio, las penas no privativas de libertad son:

1. Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo.
2. Obligación de prestar un servicio comunitario.
3. Comparecencia periódica y personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia.
4. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.
5. Prohibición de ejercer la patria potestad o guardas en general.
6. Inhabilitación para el ejercicio de profesión, empleo u oficio.
7. Prohibición de salir del domicilio o del lugar determinado en la sentencia.
8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.
9. Restricción del derecho al porte o tenencia de armas.
10. Prohibición de aproximación o comunicación directa con la víctima, sus familiares u otras personas dispuestas en sentencia, en cualquier lugar donde se encuentren o por cualquier medio verbal, audiovisual, escrito, informático, telemático o soporte físico o virtual,
11. Prohibición de residir, concurrir o transitar en determinados lugares.
12. Expulsión y prohibición de retorno al territorio ecuatoriano para personas extranjeras.
13. Pérdida de los derechos de participación.⁷

La o el juzgador podrá imponer una o más de estas sanciones, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal. Por lo que normalmente a sancionar una infracción de tránsito especialmente un delito, el juez de tránsito debería establecer

⁷ Código Orgánico Integral Penal. (2014). Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador. Art. 51

una pena privativa de libertad, multa, suspensión de la licencia de conducir y reducción de puntos, en el caso de contravenciones podría ser las mismas y la multa correspondiente dependiendo del tipo de contravención. Incluso en lo referente a la multa se debería aplicar en lo que fuera correspondiente lo establecido en el Art. 70 del (CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, 2014).

La seguridad jurídica forma el conjunto de procedimientos jurídicos eficaces, que hacen posible al hombre ejercitar sus derechos en forma libre; lo cual se constituye a la vez una protección frente a la violación del orden jurídico que provengan del propio Estado o de los particulares; esta seguridad jurídica demanda que las decisiones de los operadores de justicia sea coherente con los hechos y el sistema jurídico vigente, de apartarse de esta regla general se caería en el campo de la arbitrariedad, dando como lógica consecuencia la vulneración de derechos que a su vez genera inseguridad jurídica.

Por lo que la aplicación unánime de las sanciones económicas, privativa de la libertad, baja de puntos que se emiten por sentencia en las contravenciones de tránsito causan un impacto de desacuerdo social, ya que violenta ciertos principios constitucionales actos que provocan la inseguridad jurídica, pues la pena debe garantizar en todo momento un equilibrio entre el derecho a castigar del Estado y los derechos de las personas sometidas a un proceso penal.

En cuanto a la proporcionalidad, este principio presupone la ponderación de bienes jurídicos constitucionales. Hay que señalar que mediante el principio de proporcionalidad, se introducen las categorías de la antijuridicidad y la culpabilidad en el derecho constitucional, de tal modo que la responsabilidad de los particulares, para su existencia requiere de un daño efectivo a los bienes jurídicos protegidos y no meramente una intensión que se juzga lesiva; o sea que solo la protección de bienes jurídicos realmente amenazados justifican la restricción de otros derechos y libertades, cuya protección igualmente ordena la Constitución.

En tal sentido es importante analizar el principio de proporcionalidad que es aquel que implica por su esencia la idea de evitar una utilización desmedida de las sanciones que conllevan una privación o una restricción de la libertad, para ello se limita su uso a lo imprescindible que no es otra cosa que establecerlas e imponerlas exclusivamente para proteger bienes jurídicos valiosos.

La utilización desmedida de las sanciones impuestas en materia de tránsito, que conllevan una privación o una restricción de la libertad, multa económica, baja de rebaja de puntos, en las contravenciones muy graves de tránsito, sin una valoración de la gravedad de la infracción, limita su uso, dando como resultado la desproporcionalidad de la pena, es decir su falta de razonabilidad, racionalidad, o exceso de la pena impuesta, lo que provoca una pérdida de la eficacia del sistema penal.

En consecuencia, el principio de proporcionalidad, (GARCIA FALCONI, 1993) “es la herramienta de ponderación entre las facultades de investigación y persecución de los órganos del sistema penal y los derechos constitucionales atinentes a las personas objeto de la acción de este sistema; o sea que el principio de proporcionalidad, es el equilibrio que debe mantenerse entre el derecho a castigar que tiene el Estado y los derechos de las personas, de tal manera que ambas partes queden en igualdad de condiciones, para mantener un balance equitativo entre el poder punitivo del Estado y los derechos de las personas; porque toda persona a quien se le atribuye la comisión de un hecho punible, tiene derecho a ser tratada, con el respeto debido a la dignidad inherente del ser humano”.⁸

1.12. Hipótesis o Ideas a defender

Esta investigación pretende demostrar que la sanción pecuniaria, afecta a la efectividad de la norma y vulnera derechos constitucionales consagrados en la Constitución, puesto que dicha sanción no cumple el objetivo primordial de prevenir el cometimiento de las infracciones, es decir que la multa impuesta es desproporcional en relación a las demás sanciones.

1.13. Métodos a Utilizarse

En la etapa de Investigación en la Fase de Fundamentación Teórica se utilizará el Método Teórico Inductivo – Deductivo: Este método me permitirá realizar un análisis del tema planteado mediante técnicas bibliográficas que ayudarán a obtener las bases teóricas de la investigación. Se consultarán bases de datos científicas, revistas académicas, libros y doctrina sobre el tema.

⁸ García, Falconi, Jose. (1993). “Manual de Derecho Procesal por Accidentes de Tránsito”. Segunda Edición. Quito - Ecuador.

En la Fase de Diagnostico Situacional se utilizará el Método Empírico: Este método se realizará mediante la Recolección de información con el que se obtendrá la situación actual del problema de la investigación. A través del uso de cuestionarios y entrevistas, se obtendrá información sobre el estado del problema de la investigación que permitirá establecer una aparente viabilidad de la propuesta.

En la fase de la Propuesta se utilizará el Método Hipotético - Demostrativo: Este método permitirá demostrar la propuesta de solución al problema y los resultados obtenidos.

1.14. Población y la Muestra

Dado el tipo de investigación, esto es, cualitativo. No se requiere de la identificación de una muestra. Los casos a ser analizados son referenciales.

1.15. Cronograma de Tarea

Actividades	Julio	Agosto	Sept	Octubre	Nov	Dic
Revisión y selección de la información bibliográfica de las teóricas y conceptos	X					
Elaboración de la fundamentación teórica	X					
Elaboración de los instrumentos para la recolección de información	X					
Validación de los instrumentos de		X				

recolección de información.						
Aplicación de los instrumentos y recolección de información.		X				
Procesamiento y análisis de la información.			X			
Elaboración del informe de diagnóstico de la investigación.			X			
Contrastación con las teóricas, elaboración de propuesta, conclusiones, recomendaciones				X		
Elaboración del informe final de la investigación				X		
Presentación del informe final en la secretaria de la Unidad Académica				X		

Sustentación individual ante un tribunal de grado.						X	
--	--	--	--	--	--	---	--

1.16. Bibliografía

CARDENAS, CRESPO. (1998). *LAS INFRACCIONES O DELITOS DE TRANSITO CON SUS ANALOGIAS A LOS DELITOS DE HOMICIDIO O AL ASESINATO*.

CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL. (2014). QUITO - ECUADOR: CORPORACION DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. (2008). QUITO: ECUADOR.

DARAY, H. (2004). *ACCIDENTES DE TRANSITO*. ESPAÑA: ASTREA.

GALLEGOS, B. (2009). *LA RESPONSABILIDAD EN EL DEITO DE TRANSITO*. QUITO, ECUADOR: EDITORIAL HEAN .

GARCIA FALCONI, J. (1993). *MANUAL DE DERECHO PROCESAL POR ACCIDENTES DE TRANSITO*. QUITO - ECUADOR: SEGUNDA EDICION.

GOMEZ TOAPANTA, J. (2005). *APRENDER A CONDUCIR*. QUITO - ECUADOR: TERCERA EDICION.

IRURRIETA, V. (2003). *ACCIDENTOLOGIA VIAL Y PERICIA*. Buenos Aires - ARGENTINA: EDICIONES LA ROCA.

MEILIJ, G. (1979). *EFFECTOS JURIDICOS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO*.

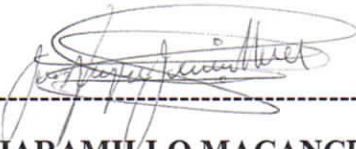
LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL . (S.F.).

OLANO, C. (2003). TRATADO TÉCNICO JURIDICO SOBRE ACCIDENTES DE CIRCULACION Y MATERIAS AFINES. COLOMBIA, BOGOTA: EDITORIAL AB - SEXTA EDICION.

TORRES CHAVEZ, E. (S.F.). LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTE CON SUS REFORMAS. QUITO, ECUADOR.

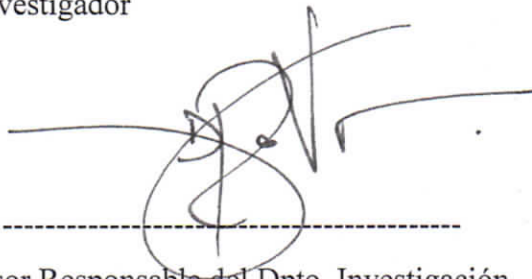
1.17. Firmas del tutor y del responsable de investigación que aprueba el diseño

Cuenca, 11 de Julio del 2017

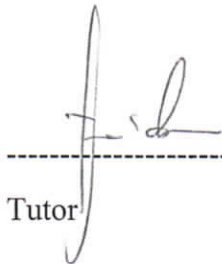


LUIS FELIPE JARAMILLO MACANCELA

Investigador



Profesor Responsable del Dpto. Investigación



Tutor

Fecha: 12-07-2017

Aprobado en sesión del H. Consejo Directivo de fecha: _____

Asesor Jurídico

Unidad Académica de Ciencias Sociales, Periodismo, Información y Derecho



UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CUENCA
COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

Anexos del Trabajo de Investigación



ENCUESTA.

1.- Considera que las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal en lo referente a las contravenciones de tránsito vulneran algún derecho. (SI) (NO) ¿Por qué?

.....
.....
.....
.....

2.- Cual es su opinión respecto a que se apliquen tres sanciones (pecuniaria, administrativa y privativa de libertad) en las infracciones de tránsito (SI) (NO) ¿Por qué?

.....
.....
.....
.....

3.- Cree usted que existe proporcionalidad al aplicar tres sanciones para el cometimiento de una sola infracción (SI) (NO) ¿Por qué?

.....
.....
.....
.....

4.- Considera que las sanciones impuestas para las infracciones de tránsito son eficaces (SI) (NO) ¿Por qué?

.....
.....
.....
.....



UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CUENCA
COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

.....

Firma

Gracias por su colaboración.

Nota: Esta encuesta se realizó con fines académicos, debido a que está encaminada a la obtención de información para el desarrollo del proyecto investigativo previo a la obtención del título de abogado.

(Se realizó una encuesta a profesionales del derecho, con el fin de obtener información para el desarrollo del proyecto investigativo previo a la obtención del título de abogado de los tribunales de justicia de la república).

Adjunto las encuestas realizadas.

ENCUESTA.

1.- Considera que las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal en lo referente a las contravenciones de tránsito vulneran algún derecho. (SI) (NO) ¿Por qué?

Considero que existe vulneración si son privativas de la libertad personal pues en la práctica no se aplica la suspensión condicional de la pena, en los términos del Art. 630 del COIP, pues no se atiende el principio de mínimo intervención penal.

2.- Cual es su opinión respecto a que se apliquen tres sanciones (pecuniaria, administrativa y privativa de libertad) en las infracciones de tránsito (SI) (NO) ¿Por qué?

El COIP en general tiene una política punitiva que no es acorde a los principios Constitucionales, por tanto existe un manejo inadecuado de la carga punitiva, sin embargo tendra que examinarse cual de ellas es la que causa mayor perjuicio al Sentenciado.

3.- Cree usted que existe proporcionalidad al aplicar tres sanciones para el cometimiento de una sola infracción (SI) (NO) ¿Por qué?

Creo que es un mecanismo desproporcional, tanto mas que en aquellos delitos culposos - Tránsito - las sanciones privativas de la libertad no genera efecto resocializador.

4.- Considera que las sanciones impuestas para las infracciones de tránsito son eficaces (SI) (NO) ¿Por qué?

En la práctica, no han resultado generar los efectos favorables, pues las estadísticas no revelan disminuciones en la comisión.


Firma

Gracias por su colaboración.

Nota: Esta encuesta se realizó con fines académicos, debido a que está encaminada a la obtención de información para el desarrollo del proyecto investigativo previo a la obtención del título de abogado.

ENCUESTA.

1.- Considera que las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal en lo referente a las contravenciones de tránsito vulneran algún derecho. (SI) (NO) ¿Por qué?

A mi criterio no vulneran ningún derecho porque son conductas culposas que ha establecido el legislador con el deber de ser diligente y con la atribución constitucional del Art. 132 de la Constitución.

2.- Cual es su opinión respecto a que se apliquen tres sanciones (pecuniaria, administrativa y privativa de libertad) en las infracciones de tránsito (SI) (NO) ¿Por qué?

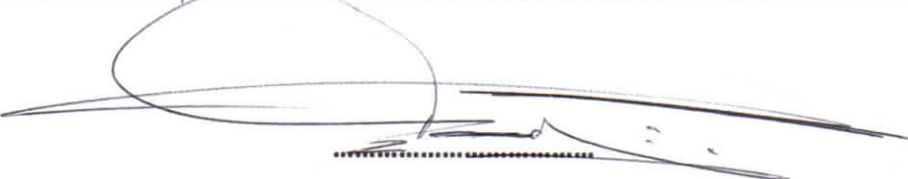
Yo creo que es correcto la aplicación de la pena privativa de libertad y la multa (pecuniaria) que se aplican a todas las infracciones, además de la administración. Porque considero que el tránsito también regula la seguridad vial y el transporte terrestre.

3.- Cree usted que existe proporcionalidad al aplicar tres sanciones para el cometimiento de una sola infracción (SI) (NO) ¿Por qué?

Si es proporcional conforme dispone el Art. 76. Considero porque la multa pecuniaria y la privativa de libertad son comunes a todas las infracciones y la administrativa (multa) es porque para conducir la persona debe ser apta y capaz para obtener el título habilitante.

4.- Considera que las sanciones impuestas para las infracciones de tránsito son eficaces (SI) (NO) ¿Por qué?

Si porque según las estadísticas en materia penal de tránsito han disminuido los accidentes de tránsito y las conductas culposas cuando se sanciona a los infractores.



Firma

Gracias por su colaboración.

Nota: Esta encuesta se realizó con fines académicos, debido a que está encaminada a la obtención de información para el desarrollo del proyecto investigativo previo a la obtención del título de abogado.

