



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

“LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS FRENTE AL DERECHO A LA LIBERTAD PERSONAL EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAHUA”.

Trabajo de Graduación previo a la obtención del Título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador.

AUTOR:

Diego Israel Jaramillo Játiva

TUTOR:

Dr. Esp. Kléver Pazmiño

Ambato – Ecuador

2013

TEMA:

“LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS FRENTE AL DERECHO A LA LIBERTAD PERSONAL EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAHUA”.

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS FRENTE AL DERECHO A LA LIBERTAD PERSONAL EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAHUA”, del señor Diego Israel Jaramillo Játiva, Egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho trabajo de Graduación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 03 de Julio de 2013

Dr. Esp. Kléver Pazmiño

TUTOR

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los Miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el Tema: “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS FRENTE AL DERECHO A LA LIBERTAD PERSONAL EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAHUA”, presentado por el señor Diego Israel Jaramillo Játiva, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato,

Para constancia firman:

.....

Presidente

.....
.....

Miembro

.....
.....

Miembro

AUTORÍA DE LA TESIS

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS FRENTE AL DERECHO A LA LIBERTAD PERSONAL EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAHUA”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones, y propuestas son de responsabilidad del autor.

Ambato, 03 de Julio de 2013

El Autor

Diego Israel Jaramillo Játiva

C.C. 1803792561

DERECHOS DE AUTORÍA

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de esta tesis o parte de ella un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los Derechos en línea patrimoniales, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de esta tesis, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor.

Ambato, 03 de Julio de 2013.

El Autor

Diego Israel Jaramillo Játiva

C.C. 1803792561

DEDICATORIA

Quiero dedicar este trabajo con mucho amor a mis padres quienes me han enseñado que todo en la vida se consigue con paciencia y mucho esfuerzo.

También quiero dedicar este trabajo a cada una de las personas quienes van a hacer uso de esta investigación para enriquecer sus conocimientos profesionales como guía de sus objetivos.

Y a mi novia Sol que me tuvo mucha paciencia en esta tarea ya que es una persona incondicional en todo momento de mi vida.

AGRADECIMIENTO

Al ser más importante en la vida del hombre siempre va estar en primer plano a Dios todo poderoso y a su único hijo Jesús; quienes les agradezco profundamente por darme paciencia en los momentos más difíciles a lo largo de mi vida estudiantil.

A mi tutor Dr. Esp. Kléver Pazmiño quien con mucha paciencia me guió en el transcurso del presente trabajo investigativo.

A la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales por darme la oportunidad de estudiar, conocer gente importante en mi vida y ser un profesional competitivo a favor de la sociedad.

ÍNDICE GENERAL

A. Sección Preliminar:	Páginas
Portada	i
Tema.....	ii
Aprobación por el tutor	iii
Aprobación del Tribunal de Grado	iv
Autoría	v
Derechos de Autoría.....	vi
Dedicatoria	vii
Agradecimiento.....	viii
Índice General	ix
Índice de Cuadros.....	xiii
Índice de Gráficos	xiv
Resumen Ejecutivo	xv

B. Sección de Texto de Contenidos

Introducción	1
--------------------	---

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema.....	3
Planteamiento del problema.....	3
Contextualización.....	3
Macro	3
Meso.....	4
Micro.....	5
Análisis Crítico	9
Prognosis.....	9
Formulación del problema	10
Interrogantes (subproblemas).....	10

Delimitación del objeto de la investigación.....	10
Delimitación de contenido	10
Delimitación espacial.....	10
Delimitación temporal.....	10
Unidades de observación	10
Justificación	10
Objetivos	11
General.....	11
Específicos	11

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes investigativos.....	12
Fundamentación.....	12
Filosófica.....	12
Doctrinaria	13
Sociológica.....	13
Legal.....	13
Categorías Fundamentales	20
Constitución de la República del Ecuador	23
Principios Constitucionales en Materia de Tránsito	24
Infracciones en Materia de Tránsito.....	33
Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y la Constitución Del Ecuador.....	41
Antecedentes Históricos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	41
De la Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	43
Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terreste	44
La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	44
Objeto y Finalidades de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	48

División de las Infracciones de Tránsito.....	49
Delitos	50
Competencia de las Juezas y los Jueces de Tránsito.....	51
Juzgamiento de los Delitos de Tránsito	52
Contravenciones de Tránsito.....	53
Características de las Contravenciones de Tránsito	55
Competencias de las Contravenciones	56
Impugnación.....	57
Prevención.....	58
Clasificación de las Contravenciones	59
Contravenciones Leves de Primera Clase	61
Contravenciones Leves de Segunda Clase.....	68
Contravenciones Leves de Tercera Clase	74
Contravenciones Graves de Primera Clase	82
Contravenciones Graves de Segunda Clase	86
Contravenciones Graves de Tercera Clase.....	89
Contravenciones Muy Graves	91
Juzgamiento de Contravenciones.....	97
Prescripción.....	104
Hipótesis.....	105
Señalamiento de Variables.....	105

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Modalidad Básica de la Investigación	106
Nivel o Tipo de Investigación.....	106
Población y Muestra.....	108
Métodos, Técnicas e Instrumentos	109
Técnicas de Investigación.....	110
Instrumentos de Investigación.....	110
Plan de Recolección de Información.....	110
Operacionalización de las variables	112

CAPÍTULO IV
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Análisis e Interpretación de Resultados	114
Interpretación de Datos	122
Verificación de Hipótesis	122

CAPÍTULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones	126
Recomendaciones.....	127

CAPÍTULO VI
PROPUESTA

Datos informativos	128
Antecedentes de la propuesta	129
Justificación	129
Objetivos	130
Objetivo General	130
Objetivos Específicos.....	130
Análisis de Factibilidad.....	130
Fundamentación	131
Metodología. Modelo Operativo.....	135
Administración.....	136
Previsión de la Evaluación.....	136

C. Materiales de Referencia

Bibliografía	137
Anexos	141
Glosario de Términos.....	144

ÍNDICE DE CUADROS

CUADROS	PÁG
Cuadro No.1 Clasificación de las contravenciones.....	114
Cuadro No.2 Clasificación adecuada de las contravenciones.....	115
Cuadro No.3 Sanciones de las contravenciones.....	116
Cuadro No.4 Tipificación de las contravenciones muy graves.....	117
Cuadro No.5 Contravenciones y el principio de proporcionalidad.....	118
Cuadro No. 6 Derecho a la libertad y principio de proporcionalidad	119
Cuadro No. 7 Reclasificación de las Contravenciones para proteger el derecho de la libertad personal y el principio de proporcionalidad	120
Cuadro N. 8 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que reclasifique las contravenciones muy graves.....	121
Cuadro N. 9 Matriz de Análisis Evaluativo para la Implementación de la Propuesta.....	136

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICOS	PÁG.
Gráfico No.1 Clasificación de las contravenciones.....	114
Gráfico No.2 Clasificación adecuada de las contravenciones.....	115
Gráfico No.3 Sanciones de las contravenciones.....	116
Gráfico No.4 Tipificación de las contravenciones muy graves.....	117
Gráfico No. 5 Contravenciones y el principio de proporcionalidad.....	118
Gráfico No. 6 Derecho a la libertad y principio de proporcionalidad	119
Gráfico No.7 Reclasificación de las Contravenciones para proteger el derecho de la libertad personal y el principio de proporcionalidad	120
Gráfico N 8 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que reclasifique las contravenciones muy graves.....	121

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo investigativo busca garantizar las disposiciones que contempla la Constitución vigente, sobre 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, el poder legislativo ha buscado formas de regular y mitigar los accidentes de tránsito, por cuanto el derecho a la vida ha sido excesivamente pisoteado por aquellos conductores que irresponsablemente salen a las vías sin ninguna debida precaución.

Incuestionablemente 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 que si bien es cierto la rigidez de las sanciones trata de prevalecer el derecho a la vida; es necesario no olvidar que las penas deben cumplir con una característica esencial que es la relación proporcional entre el hecho antijurídico 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.

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 aún cuando dicha persona tiene a cargo a una familia, desempeñando el rol de padre y de madre, y dejándolos en desprotección.

Claro está de 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 ha tratado de argumentar y reestructurar algunas contravenciones de tránsito.

INTRODUCCIÓN

El trabajo de investigación tiene como tema: “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS FRENTE AL DERECHO A LA LIBERTAD PERSONAL EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAHUA”, de manera que se pueda cumplir con los preceptos constitucionales que muy invocados son en nuestra legislación.

Está estructurado por seis capítulos los mismos que serán detallados a continuación:

El primer Capítulo denominado: El Problema contiene: el Planteamiento del Problema, el Análisis Macro, Meso y Micro que hace relación al origen de la problemática con un panorama Nacional e Institucional respectivamente. Además contiene el Árbol de Problemas, el Análisis Crítico, la Prognosis, las Interrogantes, las Variables Independiente y Dependiente, la Delimitación del Objeto de la Investigación, Delimitación del Contenido, la Delimitación Espacial y Temporal, las Correspondientes Unidades de Observación, la Justificación del Problema y los Objetivos que persiguió esta investigación.

El Capítulo II denominado: Marco Teórico, se fundamenta en una visión Filosófica, Doctrinal y Legal. Contiene además Antecedentes Investigativos, así como también la Hipótesis y el Señalamiento de las Variables.

El Capítulo III denominado Marco Metodológico, plantea que se realizó desde el Enfoque Crítico Propositivo, de carácter cuali-cuantitativo. La modalidad de la investigación con la asociación de variables que permitió estructurar predicciones llegando a modelos de comportamiento mayoritario, además se indicará la Población y Muestra del Problema en estudio, se mostrará la Operacionalización de Variables (independiente y dependiente), el Plan de Recolección de Datos a seguir, considerando que puede ser mediante una Entrevista o Encuesta en el lugar de los hechos y el correspondiente Procesamiento de la Información.

El Capítulo IV denominado Análisis e Interpretación de los Resultados, permitió consolidar los distintos resultados obtenidos de la investigación realizada, para apoyar las distintas reacciones que se presentan en la hipótesis nula y alternativa.

El Capítulo V denominado Conclusiones y Recomendaciones, en este capítulo se desarrolló después de haber realizado el presente trabajo, a fin de sintetizar los conocimientos profundizados así como también recomendar algunas situaciones que podrían mejorarse para la aplicación de la norma jurídica.

Finalmente encontramos el Capítulo VI denominado “La Propuesta” que se encuentra el Anteproyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para garantizar el principio de proporcionalidad al igual el derecho a la libertad personal.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Tema

“LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS FRENTE AL DERECHO A LA LIBERTAD PERSONAL EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAHUA”.

Planteamiento del Problema

Contextualización

Macro

La Convención Americana Sobre Derechos Humanos de San José, Costa Rica celebrada el 22 de noviembre de 1969 contempla la protección de los derechos humanos estableciendo una serie de contrastes importantes que las legislaciones del mundo contienen, es así el artículo 5.- Derecho a la Integridad Personal. Nadie debe ser sometido a torturas ni a penas o tratos crueles, inhumanos o degradantes. Toda persona privada de la libertad será tratada con el respeto debido a la dignidad inherente al ser humano. 3. La pena no puede trascender de la persona del delincuente, con ello se debe considerar que la pena debe estar acorde a la sanción establecida de acuerdo con la teoría relativa de la evolución de las penas que indica que su fin no solo es retributivo sino también el de rehabilitación, con ello se pretende explicar que el fin de la pena no debe ser para causar un daño peor. La Constitución de la República del Ecuador, los Tratados y Convenios Internacionales que permiten velar por el derecho a la libertad, como se puede ver lo que se quiere es la regulación de la pena a algunas contravenciones muy graves

que privan de la libertad o quitarla a varias que no deberían encontrarse en esta categoría y colocarlas en un parámetro menor para proteger el derecho a la libertad, tratando de poner más énfasis en la afectación del patrimonio del infractor, a fin de poder controlar el incumplimiento de las leyes, ya que si las multas son altas o si se exigen trabajos comunitarios, los conductores pondrán mayor cuidado en las vías, sin vulnerar derechos y respetando la norma suprema sobre la protección integral de la libertad.

Meso

Al manifestar nuestra Constitución en el artículo 1 sobre que “El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente...”, menciona y establece la importancia que tiene el ciudadano en cualquier calidad frente al Estado, de tal forma que los ciudadanos se encuentran investidos en una serie de derechos, garantías y principios que antes no poseían, lamentablemente en materia de tránsito, no se ha podido velar por estos derechos, las vulneraciones son constantes por la anacrónica norma vigente en relación de la regulación de las contravenciones de tránsito, existiendo así una cadena de abusos en la aplicación de las penas en las contravenciones de tránsito, sobre todo en su proporcionalidad que se puede especificar en los artículos 145 y siguientes, en cuanto a exceso de velocidad, el irrespeto al agente de tránsito entre otros, es verdad que dicha regulación pretende proteger el derecho a la vida tanto de los peatones como de los conductores, pero estas medidas están dejando de lado a otros derechos de los ciudadanos, como es el derecho a la libertad, al trabajo, el derecho a obtener un sustento económico para la familia, en fin el derecho del buen vivir, lo que se requiere es intensificar la educación vial y concientizar la responsabilidad de estar frente a un volante o de peatón en las calles, con ello la norma sería inútil ya que por la cultura de tránsito haría su papel, lamentablemente los legisladores no se han enfocado sobre este tema, tratando de criminalizar cualquier tipo de contravención de tránsito, sin hacer un análisis exhaustivo sobre las sanciones que pesarán en el cometimiento de contravenciones, notándose que la graduación de las penas ha sido su debilidad, por lo que se debería poner en consideración las diferentes circunstancias que se

presentan cuando el sujeto sea el peatón o el conductor se convierte en infractor, recordando que no lo hace con dolo, para poder establecer el panorama que se pretende proteger sobre el abuso de la Ley, se pondrá como ejemplo un caso dado en el juzgado de contravenciones de tránsito donde fue detenida una persona de sexo femenino de 37 años, con tres niños en el vehículo, quienes además de ser víctimas de dicha afectación psicológica por la aprehensión de su madre, fueron maltratados por los policías, la infractora no tenía familia en la ciudad de su residencia, y lamentablemente le tocó solicitar a una de sus vecinas para que se encargara de sus hijos mientras ella era sentenciada, es ahí donde se pretende hacer el análisis de la desproporcionalidad de la pena, por un lado una contravención de exceso de velocidad aplica una pena de prisión de tres días y multa de una remuneración básica del trabajador en general, vigente (318,00 USD), como consecuencia de la misma se puede palpar que existe afectación directa a su familia, sin olvidarnos que también se encuentra inmersa la posible pérdida del empleo por la falta injustificada de tres días en sus labores.

Micro

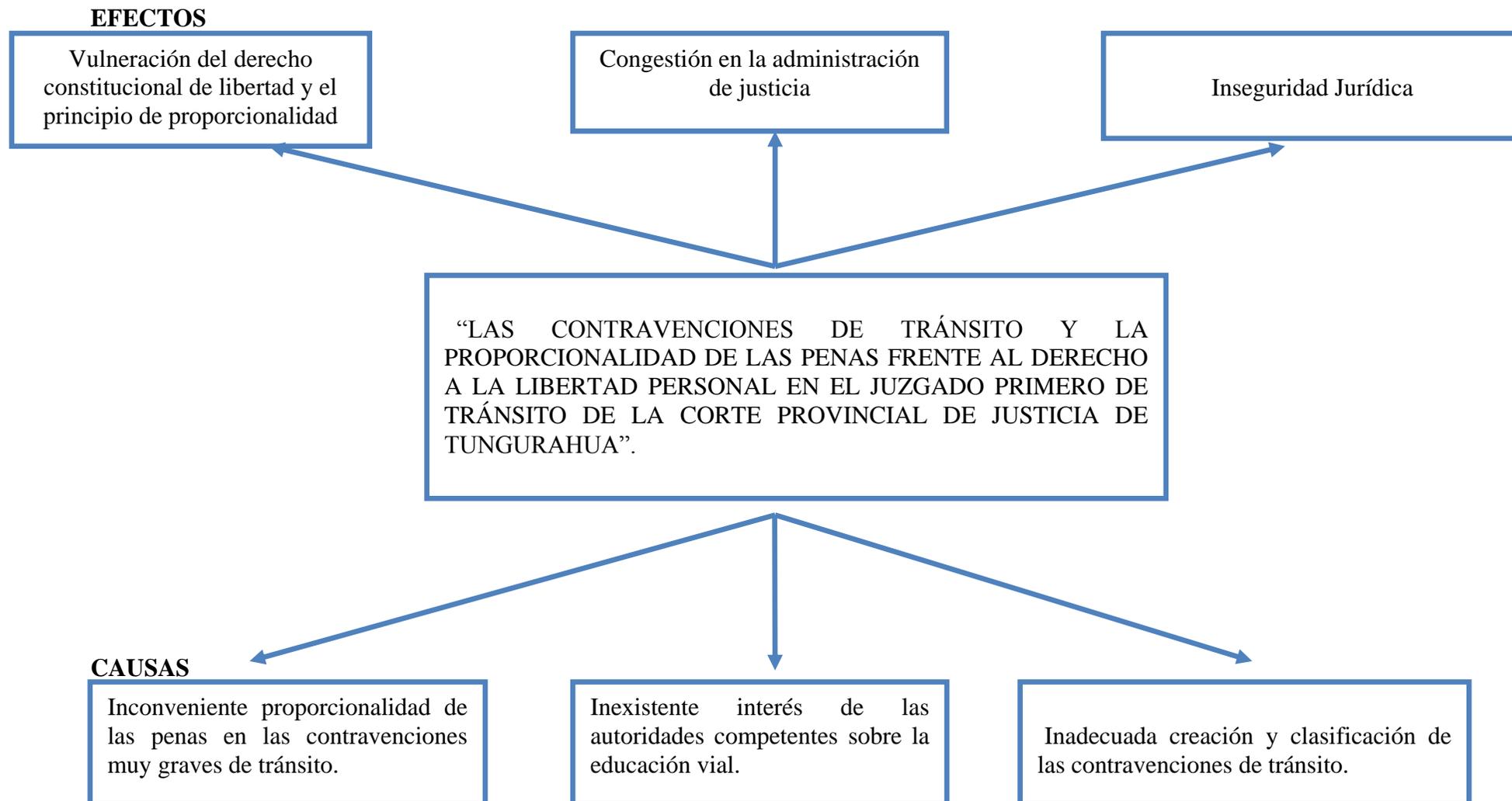
La vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a partir de su publicación en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, y el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376, de fecha 3 de junio del año 2.009, y sus diversas reformas ha transformado el marco jurídico, como consecuencia, otras son las reglas de juego que tienen que asumir y enfrentar los peatones y conductores de vehículos; la sociedad ecuatoriana necesitaba ponerse a tono con la realidad diaria, que regule el transporte y la circulación vial de una manera técnica y ordenada como la tienen otros países más desarrollados que el nuestro, y no vulnerar principios y derechos fundamentales, como la proporcionalidad y la libertad de las personas, cierto es que esta ley lo que pretende es velar por el bienestar del transeúnte, conductor y de todos los usuarios viales, que día a día estamos expuestos a sufrir un percance de tránsito, pero la ley no debe convertirse en sancionadora sino al contrario debería ser preventiva para evitar el cometimiento de infracciones de tránsito.

El Derecho en el Ecuador tiene un cambio jurídico, ya que en la actualidad tenemos una nueva estructura legal en el Estado, donde se ha removido todo el sistema existente que de una u otra forma somos partícipes del mismo. El presente trabajo sobre La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, incluye no sólo el estudio de la norma como tal, sino también el estudio del Reglamento General de Aplicación, poniendo énfasis en el procedimiento legal sobre la aplicabilidad de las penas y la tipificación de las contravenciones.

A través de esta asignatura lo que se anhela es que el conductor profesional tenga un conocimiento claro del respeto inherente a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que como toda norma jurídica tiene la característica de que “manda, prohíbe o permite”. Este es un concepto que a simple vista parece muy simple pero que en la realidad tiene inmerso en sí una serie de explicaciones sin las cuales este concepto podría ser mal interpretado, ya que al desconocer la norma está expuesto a cometer varias infracciones y en el peor de los casos delitos, lo que se ha podido detectar es que en el Ecuador, el garantismo en materia penal, es una simple declaración programática, pudiéndose confirmar en el caso indicado y amparado en el Art. 145 literal e) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que se refiere a una de las contravenciones muy graves de tránsito, y que en medio de los aplausos de los gendarmes, el juez condenó a la mujer a tres días de prisión en la cárcel pública, a la rebaja de puntos de su licencia de manejo y al pago de la multa de un salario básico. Por tal motivo es determinante reubicar las contravenciones de tránsito sobre el exceso de velocidad, porque lamentablemente el país se encuentra inmerso en un mundo de juzgadores de esquemas mentales legalistas, y que irónicamente el Ecuador tiene un sistema garantista y se requiere de otros requisitos adicionales para condenar a un infractor con la privación de su libertad. Lastimosamente, en nuestro país, los jueces han sucumbido a las presiones policiales y al más nefasto legalismo, olvidándose del garantismo y, en consecuencia, de los derechos fundamentales de los infractores. De igual forma cabe resaltar que no sólo es esta disposición del literal e) del artículo 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial que vulnera el derecho de la libertad a las personas, por lo que se hace necesario una

reformulación de las disposiciones que contempla el artículo en mención, existe una desproporcionalidad de la pena que es evidente y violatoria de derechos, siendo que los legisladores hayan perdido el enfoque que tiene esta ley, y hayan mezclado algunas contravenciones de tránsito de mayor y menor gravedad sin hacer un análisis exhaustivo para su aplicación.

ÁRBOL DE PROBLEMAS



Análisis Crítico

La transformación que ha causado la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial ha sido trascendental para la reducción de accidentes de tránsito, por un lado se ha podido palpar resultados favorables sobre esta norma, pero lamentablemente también la aplicación de la misma ha permitido exponer al ciudadano a una serie de abusos tanto del cuerpo policial así como por quienes se encuentran obligados a aplicar la norma, como son los jueces que sólo cumplen con su labor, sin poner en consideración un análisis fundamental sobre si la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se encuentra dentro del marco constitucional establecido, cierto es que existe la necesidad de aplicar formas de evitar accidentes de tránsito, pero nadie que pertenezca a esta potestad jurisdiccional se ha preguntado si la norma se encuentra proporcional con las infracciones; existen contravenciones de tránsito que deben ser sancionadas conforme establece la ley, pero existen disposiciones tipificadas que no deberían tener esta característica de muy grave, es ahí donde se enfoca el presente trabajo, a fin de clasificar algunas contravenciones de tránsito y analizar su impacto para con este resultado aplicar las penas a esas acciones u omisiones ilícitas.

Prognosis

En nuestro marco jurídico actual, el Estado constitucional de derechos pretende garantizar al ciudadano en un desarrollo integral en la sociedad, es por ello que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial fue incluida en nuestra normativa, para regular de forma correcta el tránsito y el comportamiento de los transeúntes, pero no por esto se puede vulnerar a diestra y siniestra los derechos, principios y garantías de los ciudadanos, sobre todo lo que tiene que ver con el debido proceso frente a la libertad individual, que es uno de los derechos fundamentales que se encuentran pisoteados, es verdad que se requería esta norma pero también es necesario ubicar preceptos equilibrados y eficaces por lo que es indispensable la reclasificación de las contravenciones de tránsito, caso contrario lo que se produciría es la inseguridad jurídica y la ley se convertiría en atentatoria de derechos.

Formulación del Problema

¿Establecer si la clasificación de las contravenciones de tránsito vulnera el principio de proporcionalidad y el derecho de libertad personal?

Interrogantes (subproblemas)

1.- ¿Analizar la significación de motivos que influyeron en los legisladores para clasificar las contravenciones de tránsito como se encuentran vigentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el grado de vulneración a los principios y derechos constitucionales?

2.- ¿Qué parámetros se tomaron en cuenta para establecer las sanciones de las contravenciones de Tránsito y cómo estos afectan al principio de proporcionalidad y el derecho a la libertad personal?

Delimitación del Objetivo de la Investigación

Delimitación del Contenido

Campo de acción.- Derecho Penal

Área: Contravenciones de tránsito de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Objeto de investigación: Gradualidad en las sanciones de las contravenciones de tránsito y su reclasificación.

Delimitación Espacial.

La presente investigación se realizará en los espacios físicos del Juzgado Primero de Tránsito del Cantón Ambato Provincia de Tungurahua.

Delimitación Temporal.

El presente trabajo se desarrollará con el estudio en los procesos de contravenciones de tránsito en el año 2012.

Unidades de Observación.

Juzgado Primero de Tránsito del Cantón Ambato provincia de Tungurahua

Abogados de Libre Ejercicio que manejen el área de Tránsito.

Justificación

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación observamos que diariamente se suscitan gran cantidad de contravenciones de tránsito en las vías públicas, el control policial es constante y va en aumento, se ha reportado un promedio de 70 a 80 contravenciones de tránsito semanales por exceso de velocidad entre otras, por lo que se deduciría que los juzgados de tránsito se están congestionando ya que deben cumplir con un procedimiento predeterminado, es por ello que se debe incorporar otro tipo de sanciones aplicables y proporcionales de acuerdo con las características de las infracciones, de esta manera el presente estudio se encuentra enfocado en hacer respetar los derechos y principios constitucionales que tan menoscabados se encuentran, por lo que es de suma importancia realizar el presente trabajo para reactivar la confianza en nuestro marco jurídico que lamentablemente se encuentra fuera de órbita cuando nuestros legisladores no realizan su trabajo conforme la norma constitucional y sobre todo cuando pasan por alto el estudio exhaustivo de todas y cada una de las contravenciones de tránsito tipificadas, es necesario poner énfasis en que existen contravenciones de tránsito que privan de la libertad por circunstancias mínimas, olvidando el precepto de que la prisión preventiva es excepcional, vulnerando de esta forma los derechos del ciudadano.

El presente trabajo está orientado también a conocer si tienen esa característica conforme al análisis de las mismas, desglosan las diversas causas y consecuencias que producirían al ser cometidas, no es constitucional buscar medios represivos y sancionadores con penas exageradas y fuera de la graduación de las contravenciones.

Objetivos

Objetivo General

Reclasificar las contravenciones de tránsito y sus respectivas sanciones mediante un anteproyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial para garantizar el principio de proporcionalidad y el derecho de libertad personal.

Objetivos Específicos

- Determinar la correcta tipificación de las contravenciones de tránsito en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial con criterios doctrinales mediante el estudio de cada una de ellas y contextualizar la valoración constitucional.
- Determinar constitucionalmente si la norma jurídica que regula las contravenciones de tránsito está conforme a dicho marco jurídico.
- Analizar la norma jurídica en materia de tránsito para determinar si existe alguna vulneración en los principios y derechos constitucionales.
- Elaborar los lineamientos de un anteproyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial a fin de reclasificar las contravenciones de tránsito y establecer proporcionalmente las sanciones para garantizar el derecho de libertad personal y el principio de proporcionalidad.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos

Dentro del análisis de factibilidad del proyecto se pudo determinar en las distintas bibliotecas de la ciudad de Ambato, que no se ha podido encontrar trabajos con el tema de la presente investigación, principalmente en la biblioteca de la Universidad Técnica de Ambato, no existe una investigación relacionada con un análisis sobre la proporcionalidad de las penas en las contravenciones de tránsito, al igual que la reclasificación de estas infracciones, e igual forma dentro del Juzgado Primero de Tránsito de Ambato no se ha realizado una investigación a fondo sobre: “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS FRENTE AL DERECHO A LA LIBERTAD PERSONAL”, por lo cual es un tema innovador, trascendental y de gran importancia para dejar un precedente en el futuro para nuestro marco jurídico.

Fundamentación

Fundamentación Filosófica

Las contravenciones de tránsito se han enmarcado dentro de un profundo pensamiento en la búsqueda de una verdad que conjugue con la sensibilidad de las infracciones leves, que tiene íntima relación con el pronunciamiento de pensadores en su esencia, en su historia, recogiendo principios básicos que encierren al ser humano y a la vida, en su desenvolvimiento existencial hasta enmarcarlo dentro de las distintas concepciones que se presentan en los estamentos que tienen que ver la culpabilidad de sus actos para promover

prioridades que vayan a conceptualizar el equilibrio en la crisis de la vulnerabilidad. El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española manifiesta que contravención es acción y efecto de contravenir; mientras que contravenir es obrar en contra de lo que está mandado.

El Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas, manifiesta que contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley. El Diccionario Básico de Derecho del Dr. Manuel Sánchez Zuraty manifiesta que contravención es el acto contrario a una norma jurídica o mandato.

Fundamentación Doctrinaria

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no contiene en sus disposiciones legales la definición de contravención, simplemente se limita a clasificar las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones. Sin embargo desde tiempos muy lejanos varios juristas se han preocupado por establecer una clara diferencia entre delito y contravención, y le han dado a ésta ciertas denominaciones que no están exentas de jocosidad y exactitud, tales como: delito enano, cenicienta del derecho Penal, reato de los hombres de bien; apelativos con los cuales suele designar la figura jurídica de la contravención.

El tratadista Guillermo Cabanellas define la contravención como: “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana”.

Las contravenciones de tránsito de acuerdo a nuestra Ley Orgánica de Transporte

¹ CABANELLAS, Guillermo (1998), Diccionario Jurídico, Editorrial, El Forum, Guatemala, Pág. 360).

Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se producen al igual que los delitos por negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la Ley, reglamento y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito y a las señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones; la diferencia principal radica en su modalidad y grado, lo cual a su vez determina diversas clases de sanciones; a excepción del acto jurídico de conducir un vehículo en estado de embriaguez que se sanciona desde cinco hasta sesenta días de prisión dependiendo las circunstancias establecidas en la misma ley.

Todas se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, y con trabajo comunitario y en algunos casos prisión; mientras que todos los delitos de tránsito se sancionan con prisión, multa y reducción de puntos; de tal suerte que entre delitos y contravenciones no existe diferencia cualitativa sino únicamente cuantitativa, además se debe considerar que actos jurídicos que hoy son contravenciones, mañana se considerarán delitos.

Al constituir una violación a la Ley, las infracciones de tránsito tienen suma importancia en nuestra sociedad; gran cantidad de usuarios de las vías se ven envueltos en un sinnúmero de faltas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; al respecto cabe resaltar que los extranjeros tienen los mismos derechos y obligaciones que los ciudadanos ecuatorianos, en tal virtud las sanciones que se imponga serán las mismas; sin que se pretenda alegar la falta de conocimiento, es de derecho que el desconocimiento de la ley, no exime a persona alguna, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 13 del Código Civil: “La Ley obliga a todos los habitantes de la República, con inclusión de los extranjeros; y su ignorancia no excusa a persona alguna”; con la única particularidad que a los ciudadanos extranjeros y generalmente colombianos en nuestro medio no se puede sancionar con la reducción de puntos en su licencia de conducir en razón que ellos tienen su propio pase (licencia de manejo) que les permite circular en la frontera, ya que el sistema de reducción de puntos es aplicable únicamente para las licencias de conducir expedidas en nuestro país por las Jefaturas, Sub-jefaturas de Tránsito, las Comisiones de Tránsito del país y actualmente la Agencia Nacional de Tránsito; siendo este un vacío legal que no permite aplicar la norma en

igualdad de condiciones a todos los contraventores y de manera general a los infractores.

Pese a la gran importancia que reflejan las mismas, los ciudadanos del país y especialmente los ciudadanos aquellos que transitan por ella no toman conciencia de sus actos, no reflexionan y corrigen la forma de conducir los vehículos, y se ven expuestos a sanciones como rebaja de puntos, multas pecuniarias, y privaciones de libertad, vulnerando normas constitucionales.

Fundamentación Sociológica

Si bien no existieron los medios de transporte con las características actuales, al comienzo mismo de la humanidad, se necesitaron de muchos esfuerzos y una gran voluntad para emprender con los medios que ayudaron a la supervivencia de las comunidades. Así mismo los grandes hombres comerciantes de la antigüedad se vieron en la necesidad de implementar las vías para el transporte de las carretas, para de esta manera buscar el camino por donde circular y prestar sus servicios de transporte; estas carretas que pertenecían a un rey Asirio, en los años 1.100 A.C. el mismo que obligó a construir varias carreteras con picos y palas de bronce e hizo posible que el tránsito de sus carretas y tropas lleguen a sus destinos, así mismo un Rey babilónico en el año 670 A.C. ya trabajaba en la construcción de carreteras en su reino.

Civilizaciones como los persas, asirios y babilónicos ya tuvieron nociones sobre las carreteras, pero fue el pueblo chino, con plenos conocimientos, quien construyó la más extensa red de carreteras en el mundo antiguo. En el reinado de Chao en 1.222 se diferenciaron en gran medida de los otros, fijando la velocidad y las paradas.

Los Romanos fueron grandes constructores de extensas construcciones de carreteras, es decir con mayor creatividad y técnica. Presumiblemente heredaron, construyendo las vías de: Apia, la Minia y una infinidad de rutas que unían Europa, Asia y África, marcando una señalización cada 1.800 metros, colocando una piedra llamada “miliar”, en la que indicaban las distancias que

faltaban por recorrer, para alcanzar la ciudad más cercana.

Con una serie de inventos por ir perfeccionando, las ruedas y un sistema de acople para los vehículos y las carretas que en un principio fueron hechos con toscas ruedas, con la utilización del metal existente, fueron cambiando los modelos, pero la ilusión del hombre era llegar a obtener un vehículo que se moviera en base de un motor.

En los Estados Unidos de América, fue Oliver Evans quién, en 1804, construyó un vehículo llamado «Orukutor Amphibolis», con el cual se viajaba por tierra y por agua. Todas estas tentativas, fueron ensayos más o menos afortunados; pero en 1829, W. H James construyó un coche-automóvil, que marchó a la velocidad de 2.5 kilómetros por hora, llevando pasajeros. En 1822, sir Golsdsworthy Gurney comenzó a construir carruajes a vapor, con éxito notable, la parte trasera de la máquina fue construida de tubos, es decir, que utilizó una idea que más adelante ha tenido gran desarrollo. Pero acaso, el que obtuvo mejor éxito entre los primeros constructores de carruajes a vapor fue Gualterio Hancock, de Stratford (Londres).

En América del Sur, los Incas desarrollaron el sentido de las carreteras, hasta los niveles parecidos a los de los chinos, de una manera empírica, con grandes empedrados que facilitaba sus recorridos y los intercambios entre ellos, y los demás pueblos. Los usuarios de los caminos y su gente tales como cocheros, labradores, propietarios de coches y diligencias, todos se unieron en fuertes manifestaciones de oposición contra los nuevos vehículos. Unos decían que estos eran excesivamente peligrosos, que asustaban a las caballerías y otros animales de corral; en cambio una minoría, que estropeaban las carreteras y atentaban contra la vida de los ciudadanos, con los estremecedores ruidos de grandes máquinas ambulantes, los criterios incrustados en el desafío y las experiencias se fueron centrando en las comunidades, en favorecer a los usuarios del transporte que luego creció como las necesidades por tener un vehículo.

Fundamentación Legal

El principio de proporcionalidad se encuentra presente en todos los actos jurídicos

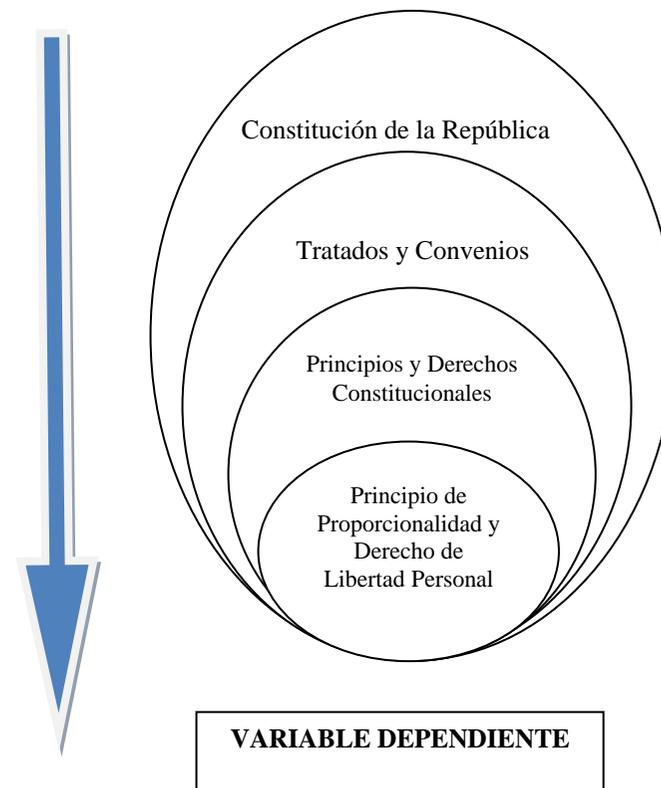
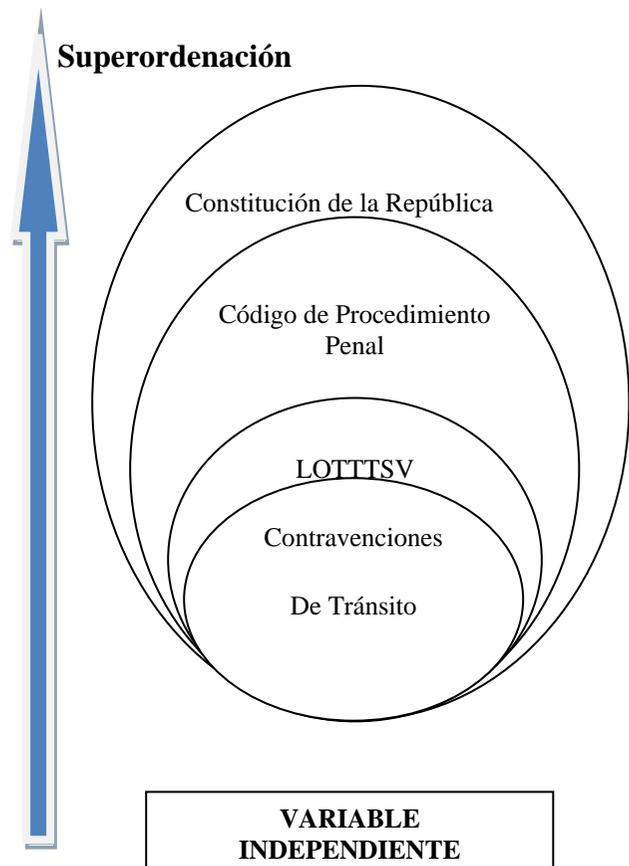
reglamentados, en la materia de tránsito no será la excepción, por cuanto va encaminado a cumplir el objetivo de derecho penal, que es la punibilidad, todos los actos que se encuentren fuera de la ley, establecerán un marco de inseguridad para la existencia de la armonía en el Estado y en la sociedad, por lo que se hace fundamental traer a colación que el principio de proporcionalidad viene desde la ambigüedad de conceptos, varias doctrinas determinan que la formulación del principio se debe, en gran medida a las penas que se imponen por la ley es producto de una evolución histórica, introducido para limitar al ius puniendi.

Este principio ha sido denominado también como prohibición de exceso, razonabilidad o racionalidad, proporcionalidad de medios, proporcionalidad del sacrificio o proporcionalidad de la injerencia. Tiene su razón de ser en los derechos fundamentales, cuya dogmática lo considera como límite de límites, con lo cual pretende contribuir a preservar la proporcionalidad de las leyes ligándolo con el principio Estado Constitucional de Derechos y, por ende, con el valor justicia, por lo que no sólo la Constitución del Ecuador, sino todas sus leyes que conforman el marco jurídico, lamentablemente los legisladores no le dan la importancia que debería cuando se trata de las contravenciones de tránsito que fraccionado los elementos fundamentales debería tener una sanción, y sobre todo cuando se combina el cumplimiento al derecho de libertad personal, la alerta al incremento de pérdidas en las vías, llevó a endurecer mucho más las normas, pero quien nos asegura que este tipo de limitantes no generaría caos en la administración de justicia, por cuanto es cierto que se trata de evitar muertes, también se debe velar por establecer contravenciones que cumplan con derechos y principios fundamentales, de acuerdo con esta investigación lo que se pretende es tratar de que las contravenciones de tránsito en especial, las contravenciones muy graves que tengan las sanciones proporcionales de acuerdo con el riesgo que representan, por lo que tenemos una serie de cuerpos jurídicos que respaldan esta búsqueda: La Constitución del Ecuador en su artículo 76 numeral 6 prescribe: “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”, con ello dicho principio regula el establecimiento y aplicación de toda clase de medidas restrictivas de los derechos y las libertades, persigue la intervención penal mínima del Estado, en

este ámbito se rige tanto a las diversas categorías de la construcción dogmática del delito como a las personas; es decir, se aplica en el momento en el que se crea la norma por los legisladores, cuando es aplicada por los jueces y opera también en la fase de ejecución de las penas.

Encontramos también en lo que menciona el principio de proporcionalidad, que es un principio que compara dos magnitudes: medio y fin. El principio de proporcionalidad, entendido en sentido amplio, exige que las medidas restrictivas de derechos “se encuentren previstas en la ley” y que sean necesarias para alcanzar los fines legítimos previstos en una sociedad democrática. Este principio tiene dos clases de exigencias: unas extrínsecas y otras intrínsecas. Son externas al contenido de las medidas, el que sólo los órganos judiciales (requisito subjetivo de judicialidad) son los constitucionalmente llamados a garantizar, de forma inmediata, la eficacia de los derechos, y a su juicio queda la decisión en torno a la proporcionalidad de las medidas limitativas de los mismos; y el de la motivación, requisito formal en virtud del cual las resoluciones deben estar debidamente razonadas y fundamentadas, lo que es una consecuencia obvia de la asunción constitucional del modelo de Estado social y democrático de Derechos. Las exigencias intrínsecas, por su parte, atienden al contenido de la actuación estatal en el caso concreto, y están constituidas por tres criterios distintos que actúan de forma escalonada en el ámbito del Derecho Penal: el criterio de idoneidad, el criterio de necesidad y el criterio de proporcionalidad en sentido estricto.

Categorías Fundamentales

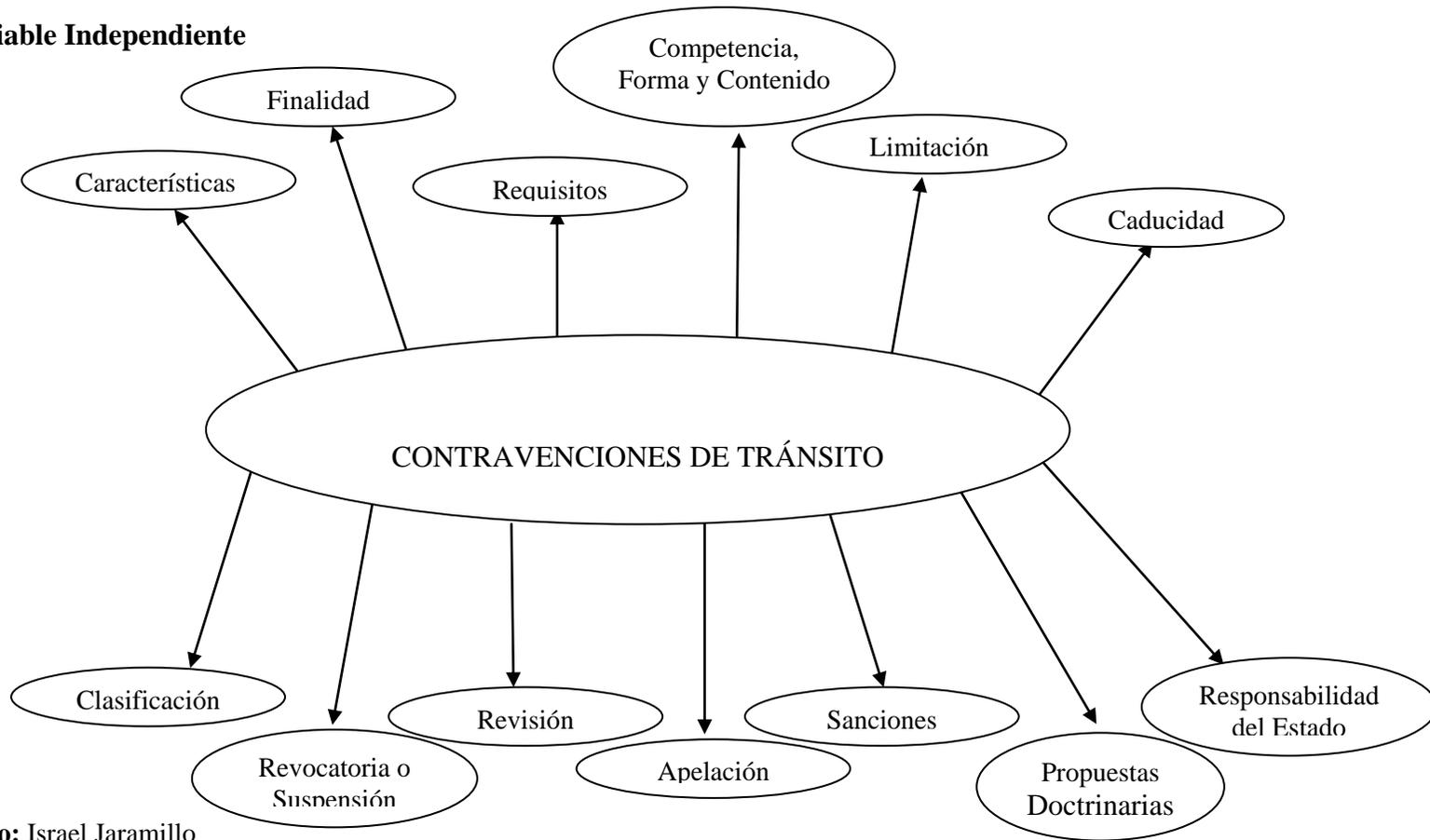


Elaborado por: Israel Jaramillo.

Fuente: Israel Jaramillo.

Constelación de Ideas

Variable Independiente

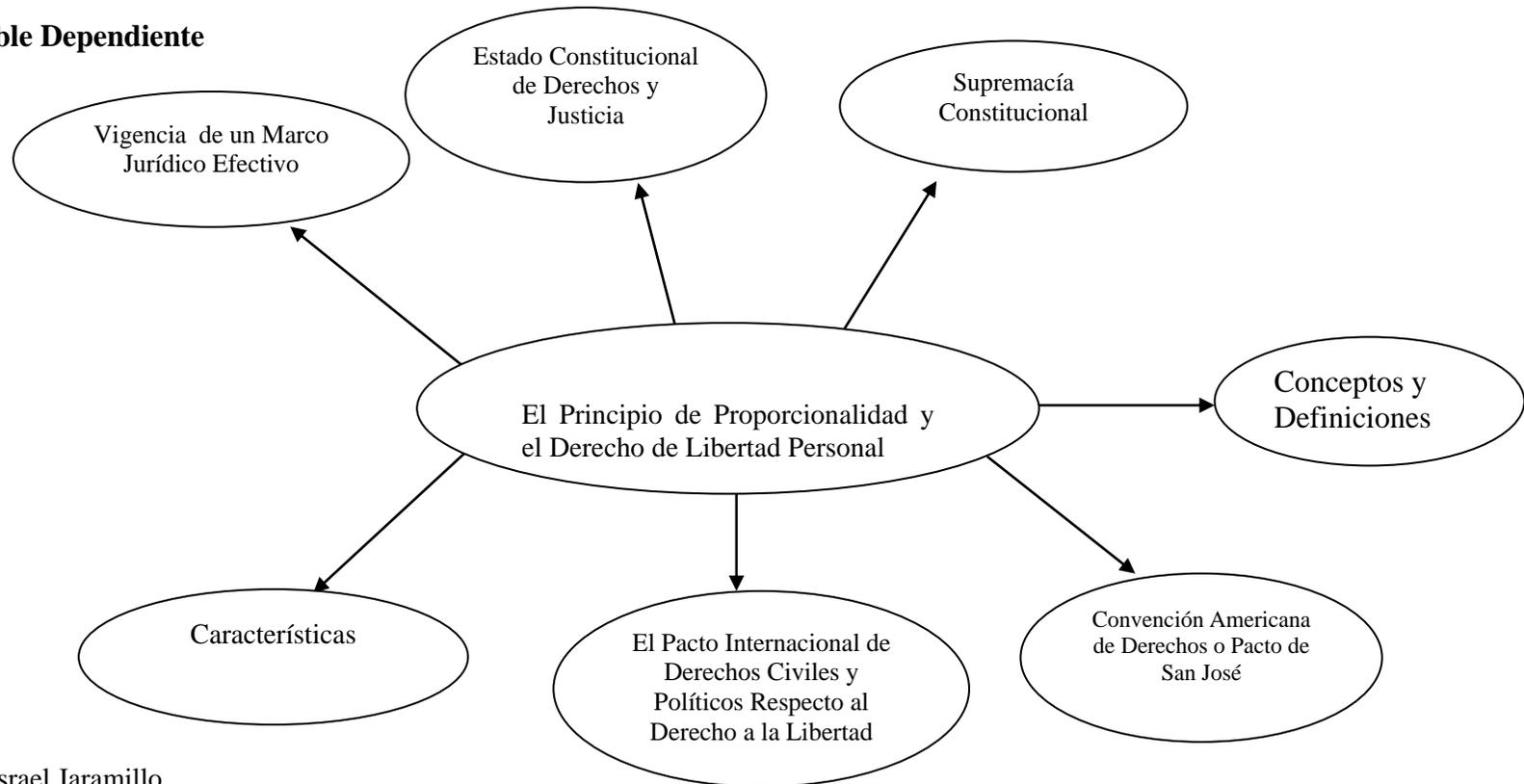


Elaborado: Israel Jaramillo

Fuente : Israel Jaramillo

Constelación de Ideas

Variable Dependiente



Elaborado: Israel Jaramillo

Fuente : Israel Jaramillo

Categorías Fundamentales

Constitución de la República del Ecuador

Después de haberse publicado la nueva Constitución en el año 2008, la Asamblea originó un cambio trascendental en el período del 2009 con algunas reformas en el 2011, a la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con carácter de Orgánica, significando que tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinaria, como el Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de Procedimiento Civil, sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones, sobre demás actos y decisiones, por cuanto así lo determina el art. 425 de la Constitución de la República del Ecuador, aprobada el 28 de Septiembre del 2008, y publicada en el registro oficial el 20 de Octubre del 2008 vigente actualmente.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene calidad de Orgánica al adquirir el transporte, excepcional importancia en el desarrollo socio económico del país, intensificado por la creciente necesidad del desplazamiento de bienes y personas de un lugar a otro del país.

La Ley Orgánica reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, abarca todo lo relacionado a la organización, planificación, uso de vehículos motorizados, protección del peatón, conducción y manejo de semovientes, prevención de accidentes de tránsito, juzgamiento de las infracciones de tránsito.

La nueva Ley Orgánica Reformativa a la LOTTTSV, refleja una nueva forma de sanciones a los infractores, el sistema de reducción o pérdida de puntos por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen vigencia de 5 años, y se otorgan con 30 puntos, se endurecen las penas obligando a respetar las normas jurídicas de tránsito, ya que está en juego la vida de los seres humanos, pretendiendo así cambiar la vieja forma de conducir, que ha ocasionado un sin número de accidentes de tránsito, pérdida de muchas vidas, quedando marcadas en las vías los corazones azules, y debiendo recalcar, la participación que tienen los

peatones en la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por acción u omisión sancionados con multas.

La nueva Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es positiva para manejar el caos del manejo del tránsito en el Ecuador, para ello es necesario aplicar de forma firme las disposiciones en la nueva Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los administradores de justicia, sea policía nacional, agentes de la Comisión de Tránsito del Ecuador, quienes tienen el deber de actuar transparente y correctamente, ante el cometimiento de infracciones, de igual manera la Fiscalía, a través de los fiscales, titulares de la acción penal, debiendo actuar ágil y oportunamente según lo dispone la Constitución.

Igualmente los jueces de tránsito, quienes deben resolver la situación jurídica de los conductores que participaron en una infracción de tránsito dentro de veinticuatro horas de producido el acto jurídico, aplicando los principios de uniformidad, eficacia, simplificación, intermediación, celeridad, y economía procesal. Los usuarios de las vías públicas, están obligados a tener un comportamiento adecuado, de cambio eficaz que permita reducir, los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones, ya que en nuestro país las estadísticas demuestran que los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte de los ciudadanos Ecuatorianos.

Principios Constitucionales en Materia de Tránsito

Los principios aplicables de la materia de tránsito muestran el camino que se debe seguir dentro del procedimiento de delitos y contravenciones. Un principio puede entenderse como un punto de partida, que nos orienta para adoptar el camino correcto. Es la primera pauta interpretativa para el desarrollo de una ciencia o disciplina, que por tener la característica de universalidad, no sólo tiene el carácter de formal sino también el de material. Por ello, no necesariamente debe estar elevado a norma jurídica para su cabal cumplimiento, caso en el cual se les denomina normas o principios rectores. En consecuencia, no debemos preocuparnos si algunos de los principios que a continuación se expliquen, no

consten en nuestro ordenamiento jurídico, ellos ya sirvieron como guía para la creación del derecho.

Principio de la imputación

Se aplica este principio cuando el procedimiento preliminar ha confirmado la sospecha, es decir cuando el proceso penal debe proseguir con el procedimiento definitivo. Este principio está basado en la razón porque no se puede exponer al juzgando a un proceso definitivo sin haber antes verificado la sospecha surgida en contra de él. La imputación supone además, la existencia de la capacidad que tiene la persona para responder penalmente. El Código de Procedimiento Penal en el Art. 25 dispone al Fiscal que de hallar fundamento, debe presentar acusación contra los presuntos infractores ante los jueces y tribunales de garantías penales, impulsando la acusación en la sustentación del juicio.

Principio de oficialidad

Solamente el Estado puede acusar en los delitos de acción pública, esta potestad es asumida a través de la fiscalía de oficio, apenas tenga el conocimiento que se ha cometido una infracción, el fiscal debe iniciar la investigación para perseguir el hecho delictivo. La presencia del fiscal empieza desde la indagación hasta la finalización del proceso con la sentencia en firme. El Artículo 33 del Código de Procedimiento Penal estipula que: “El ejercicio de la acción penal pública corresponde exclusivamente a la Fiscal o el Fiscal, sin necesidad de denuncia previa.”

La razón de este principio es el interés público que asume el Estado en que los hechos delictivos no queden en la impunidad, puesto que muchas veces los particulares no están dispuestos o no se encuentran en condiciones de ejercer la acción penal. Por ello, la oficialidad no es sólo un derecho del Estado, sino también una obligación que tiene de perseguir penalmente, dejando al ofendido la posibilidad de presentarse con la acusación particular.

Este principio en nuestro país tiene sus excepciones cuando prevé que determinados delitos solamente pueden ser perseguidos por acción privada, puesto que se considera que tienen una afectación de menor gravedad al interés público.

Principio acusatorio

Se caracteriza porque las funciones de acusar y de juzgar caminan por separado, así el fiscal asume la función de acusar y el tribunal la función de juzgar, es decir que el juez y el acusador son distintas personas. El fiscal es quien tiene el monopolio de la acusación, por lo tanto donde no hay acusador, no hay juez. El tribunal no está facultado para actuar de oficio ni peor aún para presentar elementos probatorios en el juicio, esta es tarea exclusiva de la fiscalía.

Principio de legalidad

Se refiere a la obligación que tiene el fiscal de realizar las investigaciones pertinentes cuando se conoce que se ha cometido un delito perseguido de oficio, y debe formular la acusación cuando las investigaciones así lo permitan, porque se precisa que el Estado tiene que castigar toda violación de la ley. Este principio tiene sus excepciones de acuerdo al principio de oportunidad y de proporcionalidad. Pero vale señalar que la policía no tiene esta facultad discrecional de la fiscalía, la fuerza pública debe necesariamente cumplir a cabalidad el principio de legalidad.

Principio del juez establecido por ley

Se garantiza que una persona solamente puede ser juzgada por la autoridad previamente establecida por la ley, que no podrá someterse a tribunales de excepción o sin rostro.

La Constitución en el Art. 76 numeral 3 determina que "... sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento", en relación con el Art. 7 del Código Orgánico de la Función Judicial que manifiesta: "la jurisdicción y la competencia nacen de la Constitución y la ley.

Solo podrán ejercer la potestad jurisdiccional las juezas y jueces nombrados de conformidad con sus preceptos, con la intervención directa de fiscales y defensores públicos en el ámbito de sus funciones”. Este principio constituye un avance fundamental en materia de derechos humanos, evitando las arbitrariedades del poder punitivo del Estado.

Principio de investigación

Este principio opera en presencia de la notitia criminis que activa la investigación. También se conoce como principio de la verdad material o de instrucción, según el cual el Fiscal para demostrar la existencia de la infracción y su vinculación con el sospechoso, está obligado a descubrir la verdad histórica recurriendo a técnicas de investigación avanzadas, con fiel observación de los derechos constitucionales.

Principio ser oído de acuerdo a la ley

Durante un proceso en que se resolverá sobre derechos y obligaciones, de las personas, todos tienen derecho a ser escuchados como elementos fundamentales del derecho a la defensa. El Art. 76 numeral 7 literal c) de la Constitución claramente manifiesta que el ciudadano tiene derecho a “ser escuchado en el momento oportuno y en igualdad de condiciones”. La ley regula este principio porque hay momentos procesales en los cuales debemos hacer prevalecer nuestros argumentos de defensa.

Principio de celeridad

Pretende contar con una administración de justicia rápida, puesto que los medios de prueba disminuyen su relevancia con el paso del tiempo. En consecuencia el proceso debe ser rápido, sencillo, sin complejos procedimientos burocráticos, estableciendo los términos y plazos que deben ser observados por los administradores de justicia de manera estricta.

Al respecto el Código Orgánico de la Función judicial prescribe: “Art. 20.- Principio de Celeridad.- La administración de justicia será rápida y oportuna, tanto en la tramitación y resolución de la causa, como en la ejecución de lo decidido.

Por lo tanto, en todas las materias, una vez iniciado un proceso, las juezas y jueces están obligados a proseguir el trámite dentro de los términos legales, sin esperar el retardo injustificado en la administración de justicia, imputable a las juezas, jueces y demás servidoras y servidores de la Función Judicial y auxiliares de la justicia, será sancionado de conformidad con la ley”.

Este principio también es garantía de la tutela efectiva de la que manifiesta la Constitución de la República.

Principio de inmediación

Le permite al juez presenciar la práctica de la prueba, obteniendo una percepción directa sobre las declaraciones de los testigos y peritos, y sin la presencia de intermediarios durante el proceso de juzgamiento. Es indispensable para conocer la verdad y basar el fallo en justicia, garantizando la imparcialidad en las decisiones judiciales. Se precisa que el acto de juzgamiento es profundamente humano y el juez debe apreciar al testigo, al perito, al acusado, comunicarse con ellos para desentrañar el verdadero significado de sus posiciones dentro del proceso. Esto le ayuda a elaborar la sentencia de acuerdo con las impresiones personales que obtiene de los medios de prueba. La inmediación también hace referencia a que todos los elementos probatorios deben evacuarse en la audiencia del juicio, salvo excepciones legales. Antes del juicio no existe prueba propiamente dicha, solamente evidencia que será presentada en el juicio para que se valore.

Principio de libre valoración de la prueba

Este principio fue conocido inicialmente en Alemania en el siglo XIX, y versa sobre la libertad que tienen los tribunales para valorar los elementos probatorios expuestos en el juicio por las partes procesales. El tribunal de acuerdo a su libre convicción formada directamente en la audiencia, obtiene la certeza indispensable para condenar o en su defecto absolver.

La convicción del tribunal debe estar formada basándose en la prueba indiciaria, es decir, en virtud de los hechos que permiten llegar a una conclusión sobre la base de circunstancias directamente graves, los indicios serán apreciados en su conjunto. Donde el conocimiento científico permite conocer un hecho, no debe el juez excluirlo para basarse supuestamente en la experiencia o en las reglas de la sana crítica, no se puede reemplazar la prueba objetiva por la apreciación subjetiva del juez. En el caso de existir una prueba que vaya en contra de los derechos, debe ser excluida del proceso, así lo determina el Art. 76 numeral 4 de la Constitución: “Las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria”. Con relación a la sentencia, el tribunal debe referirse a los elementos probatorios tanto del acusador como del defensor, siendo muy objetivo en el análisis, esto protege al acusado de los errores de valoración del juez en la formación de la convicción, por ello se recomienda que en caso de duda, se debe tomar en cuenta el principio *in dubio pro reo*. El tribunal es libre para valorar las declaraciones de los testigos, de los peritos y del acusado, otorgando credibilidad a las declaraciones según sus impresiones en el juicio. En esta parte no olvidemos que la confesión no es prueba absoluta, puesto que puede ser falsa por diversos motivos. Por ejemplo una persona puede declarar que es culpable para proteger a otra persona por algún motivo afectivo.

Principio *in dubio pro reo*

Este principio dispone que ante la duda que puede surgir en el juzgador, es preferible decidir a favor del acusado y no emitir una sentencia condenatoria, no se trata de fomentar la impunidad, sino de evitar que un inocente vaya a prisión. Este principio no se aplica como regla para la apreciación de las pruebas, sino que se aplica solamente después de la finalización de la valoración de la prueba.

Una condena exige que el tribunal esté convencido de la culpabilidad del acusado, en el caso de surgir alguna duda, este debe impedir la declaración de la culpabilidad, puesto que si lo condena estaría violando el principio *in dubio pro reo*, propio de un Estado de derechos. El principio *in dubio pro reo* no “rige para

el esclarecimiento de cuestiones jurídicas dudosas. Sólo se refiere a la comprobación de hechos y no es aplicable en el ámbito de la interpretación de la ley”. Cabe señalar que el imputado no necesita probar su inocencia, sino que el que acusa debe probar su culpabilidad. No debe considerarse la presunción de culpabilidad, sino la presunción de inocencia, este es un mandato constitucional.

Principio de publicidad

La publicidad garantiza la transparencia en el acto del juzgamiento y busca que la decisión judicial sea justa e imparcial; garantiza así mismo el conocimiento directo de la comunidad sobre la actividad probatoria y las decisiones que adoptan los jueces, le permite a la comunidad ejercer cierto control en los operadores de justicia.

Nuestra Constitución en su Art. 76 numeral 7 literal d) prevé: “Los procedimientos serán públicos salvo las excepciones previstas por la ley. Las partes podrán acceder a todos los documentos y actuaciones del procedimiento”.

El buen efecto de la publicidad influye sobre la veracidad del testigo. Las miradas del público lo desconciertan si tiene un plan para no decir la verdad, percibe que en el público puede haber alguien que conoce la verdad, y que si miente quedaría el descubierto. No obstante, algunos críticos mencionan que existen efectos negativos de la publicidad cuando participan los medios de comunicación social.

Principio de presunción de inocencia

Las autoridades y ninguna persona pueden calificar de culpable a alguien que todavía no ha sido condenado mediante sentencia ejecutoriada en firme. Es un procedimiento rígido que no admite excepciones, válido dentro del Estado Constitucional. En nuestro país está garantizado en el Art. 76 de la carta magna cuando prescribe en el numeral 2) que: “Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada”.

Principio de un proceso justo

Se refiere a ser oído en igualdad de condiciones durante el proceso y frente a la autoridad competente. Se trata de cuidar que el proceso se lleve con lealtad, que no sea abusivo y que no quebrante los derechos fundamentales. El Art. 76 numeral 7 literal k) de la Constitución dispone que: ” Todo ciudadano tiene derecho a ser juzgado por una jueza o juez independiente, imparcial y competente. Nadie será juzgado por tribunales de excepción o por comisiones especiales creadas para el efecto”.

Principio de oportunidad

Consiste en que la fiscalía puede prescindir, a pesar de que exista la prueba suficiente, de presentar su acusación debido a criterios de política criminal. “El fiscal en razón de una eficiente utilización de los recursos disponibles para la investigación penal y de los derechos de las partes, podrá abstenerse de iniciar la investigación penal o desistir de la ya iniciada...” (Art. Innumerado 3 del Código de Procedimiento Penal). Algunos cuestionan este principio porque manifiestan que lesiona el principio de legalidad, donde el fiscal está obligado a perseguir todo hecho delictivo. También precisan que viola el derecho al debido proceso, el acceso a la justicia y el derecho a la igualdad, puesto que algunos se benefician de su aplicación y otros en supuestos similares son perseguidos penalmente. Pero el principio de oportunidad no es otra cosa que una excepción del principio de legalidad, por ello se puede conciliar este impase jurídico cuando la víctima es escuchada en el procedimiento para aplicar dicho principio.

Principio de irretroactividad

Se deriva del principio de legalidad, según este principio no es posible para la fiscalía desistir de la acción penal luego de la apertura del procedimiento principal.

Principio de oralidad

Nos dice que el interrogatorio, la producción de la prueba, los alegatos, la fundamentación de la sentencia, deben ser expuestos oralmente durante el juicio. Este principio es propio del sistema acusatorio. Tiene la ventaja de la expresividad, frescura y rapidez, pero tiene como consecuencia los peligros de la falta de atención y del olvido. El principio oral está previsto constitucionalmente en el Art. 168 numeral 6 en la (Constitución de la República, pág. 104) cuando estipula: “La sustanciación de los procesos en todas las materias, instancias, etapas y diligencias se llevará a cabo mediante el sistema oral, de acuerdo con los principios de concentración, contradicción y dispositivo”. Bajo este principio rector, todo lo que se efectúa durante la investigación, tendrá valor probatorio siempre que se evacue de manera oral en el juicio, pero no es suficiente una simple exposición oral, es preciso que se trabaje el debate entre el defensor y el que acusa.

Principio de concentración

Todo el material obtenido en la investigación se concentra en el juicio oral, a fin de que la actividad probatoria se desarrolle en una audiencia única y en el menor número de sesiones. Concentración expresa continuidad, sin embargo podría permitirse excepcionalmente una interrupción moderada, tratando de evitar lesionar otros principios como los de inmediación y celeridad. En otras palabras, el principio de concentración “se define como la posibilidad de ejecutar la máxima actividad del procedimiento en la fase oral.”

Principio de imparcialidad

El juez debe actuar con imparcialidad, es decir sin pretender favorecer a una parte del proceso, sino observando fielmente los elementos probatorios y el mandato expreso de la ley. La relevancia de este principio la retoma el Art. 9 del Código Orgánico de la Función Judicial (Ediciones Legales, pág. 241), al prescribir que: ...“La actuación de las juezas y jueces de la Función Judicial será imparcial, respetando la igualdad ante la ley. En todos los procesos a su cargo, las juezas y jueces

deberán resolver siempre las pretensiones y excepciones que hayan deducido los litigantes, sobre la única base de la Constitución, los instrumentos internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado, la ley y los elementos probatorios aportados por las partes”. Cabe añadir que los principios de oralidad, inmediación, concentración, contradicción, publicidad constituyen la mejor garantía de la imparcialidad judicial.

Principio de contradicción

La controversia de la prueba alude a la posibilidad de exponer razones en contra de la evidencia que se exhibe contra esa persona. Las partes tienen la posibilidad de pronunciarse sobre el valor probatorio, el contenido y los elementos internos y externos del material recaudado y con base en ello sustentar la argumentación de la defensa. Está garantizado en el Art. 76 numeral 7, literal h) de la Constitución, al disponer que toda persona puede “presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra”. Justamente este principio es elemental en el procedimiento oral.

Principio de proporcionalidad

El Art. 76 numeral 6 de la Constitución dispone que “la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”. Frente a un delito menor o de bajo impacto social, debe aplicarse de la misma manera una pena no muy drástica que ocasione otros problemas de carácter social.

Infracciones en materia de Tránsito

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde el día 7 de Agosto del 2008, que fue publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 398, contiene una normativa jurídica inadecuada e inaplicable para juzgar los delitos de tránsito, cuyo trámite procesal sigue inmerso en varias disposiciones legales previstas en el Código de Procedimiento Penal; a esto se

suma, sus reformas realizadas mediante Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 415, con fecha 29 de marzo del 2011, la misma que en su Art. 145, establece unas penas desproporcionadas con respecto a las contravenciones muy graves, como la sanción con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada y reducción de diez puntos, cierto es que la calidad de las contravenciones deberían estar enfocadas según su gravedad y que en este caso no producen ningún tipo de análisis para ser consideradas como tales, ya que como se puede ver existen contravenciones muy graves que no deberían poseer dicha calidad, recordando que está en juego los derechos a la libertad y en este subsumidos los derechos de trabajo, patrimonio, libre tránsito en fin.

Para fundamentar jurídica y doctrinariamente la debida proporcionalidad dentro de las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza, como garantía básica para asegurar el debido proceso, es necesario referirme a los distintos conceptos que la doctrina y la ley ofrece respecto de las infracciones de tránsito. Con este antecedente pretendo que el lector tenga una noción clara de la temática que motiva la presente tesis de abogacía.

Infracción.- “Transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado. Toda persona es responsable de las infracciones que cometa, incurriendo en las penas respectivamente señaladas o en la obligación de resarcir los daños y perjuicios así ocasionados.”

Infracción, es “transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de la Ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden; denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta... En lo penal, son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales, se dividen en delitos y

² OSSORIO, Manuel (1974) Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 1ra. Edición. Ediciones Heliasta S.R.I. Buenos Aires. Argentina 1974. Pág. 380.

contravenciones, según la naturaleza de la pena peculiar; así lo establece el Art. 10 del Código Penal.”

Tránsito, “es la acción de transitar, que es ir por una vía pública, es paso, movimiento, circulación de gente, de vehículos por calles, carreteras. Lo similar sería el tráfico, que es circulación, concurrencia y movimiento de vehículos por calles, carreteras, estaciones, aeropuertos, como cuando se menciona: tráfico terrestre, tráfico aéreo, o tráfico ferroviario.”

De los preceptos doctrinarios podemos decir que infracción de tránsito o de tráfico es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción de carácter administrativo y de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad según la gravedad. Dentro de éste concepto de infracción de tránsito se incluyen todos los posibles vehículos: de motor, de tracción animal, bicicletas, o incluso producidas por los mismos peatones y pasajeros.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, manifiesta: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y resoluciones y demás regulaciones de tránsito.”

Del precepto jurídico se establece las circunstancias por las cuales se tipifican y se sancionan las infracciones de tránsito; esto es, por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de la normativa jurídica de tránsito, las mismas que no son conceptualizadas por la citada Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; por lo que, se torna indispensable hacer un análisis jurídico y

³ CADENA CRESPO, Marco (1998) Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio al asesinato.- Diseño e impresión Crissan Color. Pág. 104.

⁴ *Ibidem*.- Pág. 73.

crítico de estas circunstancias a fin de tener una idea clara del contexto jurídico que encierra cada una de ellas.

En el Art. 127 de la citada ley, se amplía estas circunstancias al señalar que se puede verificar un accidente de tránsito, por:

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

De las disposiciones legales citadas anteriormente se establece como circunstancias de un accidente de tránsito, la negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, malas condiciones mecánicas del vehículo, e inobservancia de la ley, su reglamento, y regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. Con el fin de no desviarnos del tema que estamos tratando, a continuación buscaré dar una definición de cada una de las circunstancias que deben verificarse en un accidente de tránsito.

“Negligencia, es falta de diligencia y cuidado debidos; que en Derecho Penal es delito o falta consistente en omitir, en forma no intencionada, la realización de un acto que debía realizarse. Es omitir 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; dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación; olvido de órdenes o precauciones; ejecución imperfecta contra

la posibilidad de otra mejor.”

El maestro Guillermo Cabanellas, con respecto a la negligencia, dice: “Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas. // Dejadez.// Abandono. //Desidia. // Falta de aplicación. // Olvido de órdenes o precauciones.”

Esta circunstancia o causal de un accidente de tránsito difiere en algo de la negligencia en sentido general, es decir, se debe puntualizar el hecho negligente en la conducción para determinar que la conducta del conductor se ha adecuado a esta circunstancia.

Hay que destacar que en materia de tránsito existe negligencia automotriz y negligencia peatonal, de esta manera, el descuido del peatón en atravesar una vía por lugar prohibido se contrapone con el exceso de velocidad del vehículo que lo atropella; en donde se produce la culpa concurrente, la que alcanza no solo al culpable o al responsable mayor, sino también a su víctima; en todo caso, siempre la negligencia es una característica de aún no hacer consciencia del ser humano, pues tanto el que conduce como el que camina lo hace con voluntad, de allí que quien adecua su conducta a un acto negligente que se trasluce en que no desea el resultado dañoso para terceros, simplemente su actuar sin querer dañar lo convierte aquella en culposa.

El Dr. Fernando Yávar Núñez, Ab. Julio Oswaldo Vásquez Varas y el Ab. Carlos Montúfar Fuentes en su obra “Manual Teórico-Práctico sobre: Delitos de Tránsito” citan a Guillermo Cabanellas, quien dice que, “la temeridad es un acto arriesgado a la que no precede un examen meditado sobre los peligros que puede acarrear. Generalmente la gente que maneja automotores debe ejercitar cuidado

⁵ CADENA CRESPO, Marco (1998) Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color.- Ecuador 1998. Pág. 106.

⁶ CABANELLAS, Guillermo. (1972) Diccionario de Derecho Usual. Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. Pág. 17.

razonable bajo las circunstancias. Una falta de cuidado se considera negligente. Una persona que negligentemente maneja un vehículo puede ser requerida a pagar cualquier daño a una persona causada por su negligencia. Es necesario que el grupo lesionado, conocido como denunciante compruebe que el denunciado fue negligente, que la negligencia causó el accidente, y que el accidente causó las lesiones del demandante.”

En muchos casos, sus instintos le dirán si fue un conductor, un ciclista o un peatón negligentemente quien actuó con negligencia, pero no, que reglamento violó la persona. Un abogado examinará a un número de fuentes para ayudarle a determinar quién fue el culpable. Los Fiscales y Jueces analizarán un sinnúmero de factores para determinar si un conductor fue negligente.

Acudiendo al Diccionario de la Lengua Española, encontramos: Persona Negligente, es aquella persona descuidada, imprevista que le falta cuidado en lo que hace y/o aplicación normal. Descuidada, es una persona que falta al cuidado que debe poner en las cosas.

En conclusión la negligencia corresponde a una omisión simple e impropia, o mejor dicho es una inobservancia de los deberes que le incumben a cada cual frente a una situación determinada.

Imprudencia, “Es la falta de prudencia, indiscreción; omisión de la diligencia debida; defecto de advertencia o previsión en alguna cosa; es negligencia inexcusable y punible por olvido o desdén de las precauciones que la cautela vulgar aconseja y que de mediar malicia, constituiría delito.”

⁷ YÁVAR NÚÑEZ, Fernando. (2006) “Manual Teórico-Práctico sobre: Delitos de Tránsito”. Pág. 39.

⁸ CADENA CRESPO, Marco. (1998) Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color. Quito. Pág. 107.

“La imprudencia consiste en actuar sin cuidado y sin cautela; el imprudente está arrastrando un riesgo para sí o para los demás no seguro pero probable. Mientras mayor es la imprudencia, más cerca se encuentra el riesgo. La imprudencia tiene sus grados esto es que puede ser mayor o menor, y aún llegar a la temeridad que es desafío al peligro presente porque el sujeto cree tener la capacidad y habilidad para superarlo.”

Creo que en materia de tránsito, el término imprudencia toma una consideración absolutamente subjetiva sobre un hecho objetivo, pues hace un rápido análisis de su propia habilidad, de manera que adecua su conducta a una culpa consciente o con responsabilidad. El tratadista Olano Valderrama, en su libro “Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación”, trae una conceptualización respecto a la imprudencia, y dice: “Es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o de la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa.”

Al parecer los conductores por culpa consciente, saben que al tomar una actitud previsible sobre un auto de conducción, es un riesgo o entrar a un juego de riesgo, que podría desencadenar con resultados de tales consecuencias; pero como ya dijimos, se siente sobre seguro que ninguna desgracia le puede ocurrir, asume una posición de autoconfianza propia de una patología preocupante por exceso de optimismo; de tal suerte, que el conductor cree que no va a suceder el resultado dañoso, o que si se va a producir algún accidente mientras él esté conduciendo un automotor, éste, será evitado por su destreza y habilidad personal. En esto consiste puntualmente la imprudencia del conductor en materia de tránsito. También nos ilustra el citado maestro Olano Valderrama que, “la imprudencia es aquella actitud psíquica de quien no prevé el peligro o previéndolo no hace todo lo posible para evitarlo.”

⁹ CARDENAS, Ramiro (1999) Práctica Forense en materia de Tránsito.- 1ra. Edición. Ediciones CARPOL. Cuenca. Pág. 21-22.

¹⁰ VALDERRAMA, Olano. (2004) “Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación” Pág. 107.

¹¹ VALDERRAMA, Olano. (2004) “Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación” Pág. 107.

De lo expuesto se desprende existe la imprudencia por omisión de la diligencia debida de hacer algo que la ley no manda, en los que interviene la culpa por negligencia; como en los casos de causar la muerte por conducir en estado de embriaguez, por estar consciente que en ese estado no puede conducir; o, el causar la muerte por conducir con exceso de pasajeros; por exceso de velocidad o a sabiendas que el vehículo está en malas condiciones mecánicas, o por malas condiciones físicas del conductor, por mencionar entre otras.

Impericia, “Es falta de pericia atinente a la habilidad, a la cualidad del que es experto en alguna cosa; así dicese: impericia en conducir un vehículo; por lo que siendo la impericia falta de habilidad, cualidad del que es experto en alguna cosa, o sea en conducir un vehículo, el que maneja sin tener la habilidad para hacerlo, cometa una infracción de tránsito por acción.

La habilidad es ser capaz, inteligente, dispuesto para cualquier actividad, como decir una persona hábil en su trabajo, porque es experto, entendido en la actividad que le es propia, o sea la de conducir un vehículo; como puede darse el caso del conductor que estando autorizado para manejar vehículos livianos, maneja vehículos pesados como tráileres, y produce accidentes; por eso se aduce a la falta de conocimiento o de práctica que cabe exigir a una persona en una profesión, arte u oficio, por lo que resulta la inexperiencia” . Del precepto doctrinario, se desprende que la impericia, supone un defecto o carencia de los conocimientos técnicos o científicos que son indispensables para ejercer idóneamente una profesión, un arte o un oficio.

Cuando la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se refiere a la impericia, hay que tomarla con mucha reserva, pues se trata de una falta de actuación idónea dentro de la conducción vial, si bien en nuestro país no hay una facultad o instituto académico que arroje peritos en conducción de

¹² CADENA CRESPO, Marco. (1998) Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color. Quito. Pág. 108.

vehículos. La experiencia del conductor debe ser calificada como una conducción correcta.

Los siniestros por impericia deben ser determinados bajo una apreciación fáctica de los investigadores, para que se establezca en el informe que el conductor habría causado el accidente por no conocer cómo maniobrar el automotor al momento del hecho que resultó el accidente de tránsito.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y la Constitución del Ecuador.

Antecedentes Históricos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Resulta necesario hacer una referencia de la primera Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que realmente tuvo antecedentes más antiguos pero que fue codificada el 6 de Agosto de 1965, en donde el Presidente de la República de esa época formó una comisión para reformarla, ampliarla o sustituirla. En esa época se desarrolló la división de algunos grupos del volante, es así que se origina esta ley el 25 de agosto de 1966 tuvo el entusiasta auspicio del señor Juan Emilio Murillo, Ministro de Gobierno.

Se estableció las comisiones para la redacción de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial provenían de la Comandancia General de la Policía, de ANETA, de las asociaciones libres de conductores de la Comisión de Tránsito del Guayas y de los transportistas de todo el país que pusieron el mejor empeño para obtener un verdadero código sustantivo y adjetivo dedicado al tránsito y transporte y no al tráfico, como antes se lo denominaba a la Ley que regulaba todo este asunto.

La Ley de Tránsito para denominarse así tuvo que requerir el aporte de la Comisión de Tránsito (Comision de Tránsito del Guayas , pág. 4) que indica: “ trataba de regular la circulación de un lugar a otro o pasar por las vías públicas y transporte, que se convirtió en un fenómeno económico complejo donde consideró

necesario que se llamará Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, denominaciones más amplias que tráfico que significaba comerciar o negociar esencialmente, además de circular o transportar”. De acuerdo con este apunte se puede ver que antes se le quería mencionar a esta Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como ley de tráfico, porque se estableció el sistema de carreteras que comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufrieron de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo que hizo muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales. A esto, en algunos casos, hay que añadir cierta desidia planificadora.

La vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Ediciones Legales , 2008, pág. 1), a partir de su publicación en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, y el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 731, de fecha 25 de junio del año 2.012, con sus respectivas reformas que transformó el marco jurídico en materia de tránsito y otras son las reglas de juego que tienen que asumir y enfrentar los peatones y conductores de vehículos; la sociedad ecuatoriana necesitaba ponerse a tono con la realidad diaria y era imprescindible dictar una Ley en materia de Tránsito que regule el transporte y la circulación vial de una manera técnica y ordenada como la tienen otros países más desarrollados que el nuestro.

La nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial instituyó el sistema de reducción puntos a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, y estableció una nueva clasificación a las contravenciones de tránsito, a saber: Leves de primera, segunda y tercera clase; graves de primera, segunda y tercera clase y muy graves, aumentó igualmente la cantidad de contravenciones de tránsito de manera considerable; lo que hizo que conductores de vehículos y peatones infrinjan la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial por diversas causas que gran cantidad de

personas desconocían; siendo sancionados de manera legal, pero sorpresiva y angustiosamente.

Con la finalidad de contribuir de algún modo al mejoramiento de la circulación vial y disminuir la comisión de contravenciones de tránsito en la ciudad de Ambato por parte de los usuarios de las vías públicas, se planteó como objetivo principal del estudio determinar cuáles son las contravenciones muy graves que no deberían tener esta calidad, por cuanto no se les considera de tal gravedad, por cuanto se vulnera el principio de proporcionalidad.

Con esta reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente ha incorporado noventa y dos tipos de contravenciones de tránsito, las mismas que son sancionadas con multa que comprende desde el cinco por ciento hasta el cien por ciento de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de puntos en la licencia de conducir vehículos, desde 1.5 hasta 30 puntos; veinte horas de trabajo comunitario; privación de la libertad por tres días; y, retención del vehículo por veinticuatro horas; pero lamentablemente se puede verificar que existen algunas, y, conociendo la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se podrá realizar la interpretación y reestructuración de los elementos que debe considerarse para cada uno de los elementos que tienen las contravenciones.

De la Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

La Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se encuentra fiscalizando y organizado en coordinación del Ministerio del Sector de Tránsito y Transporte Terrestre, este ente está encargado de regular, controlar, planificar el tránsito a nivel nacional, que tendrá personería jurídica, teniendo competencia y jurisdicción nacional, tiene como atribuciones cumplir conforme lo que manifiesta el artículo 20 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, pág. 6) que tendrá que cumplir y hacer cumplir la norma suprema, buscando políticas que regulen el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial a nivel nacional.

De acuerdo con ello (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, pág. 5) en su artículo 13 que prescribe: Los organismos de tránsito y transporte terrestre en nuestra legislación son los siguientes:

- a) El Ministerio del Sector
- b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados;
- c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Distritos Metropolitanos y sus órganos descentralizados.

Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre

Dentro de los órganos administrativos encontramos Art. 14.- “El Presidente de la República, de conformidad con sus atribuciones definirá el Ministerio que se encargue de la rectoría del sector del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y, del mismo modo, establecerá sus funciones, atribuciones y competencias”.

Conforme a esta disposición y lo que contempla la Constitución del Ecuador incorporar en su trabajo un sistema nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, que no sólo dicha institución lo ejecutará sino que deberá realizarlo en coordinación con los GADs, y todos los organismos que lo conforman.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En cuanto a la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, encontramos la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que estará adscrita al Ministerio del Sector, regida por un Directorio que sesionará en forma ordinaria una vez al mes; y, extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de al menos tres de sus miembros. Sus resoluciones se adoptarán por mayoría absoluta de votos. El Presidente tendrá voto dirimente.

En su artículo 18.- El Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por:

- a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá;
- b) El Ministro de Salud o su delegado;
- c) Un representante designado por el Presidente de la República;
- d) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales que tengan más de un millón de habitantes; y,
- e) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, y Municipales que tengan menos de un millón de habitantes.

A las sesiones del Directorio asistirá el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien actuará en calidad de Secretario del Directorio, con voz pero sin voto.

Cada miembro del Directorio, tendrá una alterna o alterno, conservando la equidad de género. Como acabamos de anotar anteriormente el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial está integrado por una lista muy extensa de miembros que de alguna manera se encuentran involucrados con el quehacer del control del tránsito y transporte, que dependen todos ellos de instituciones públicas diferentes, es por ello que se ha autorizado a que lo integren sus respectivos delegados, lo cual trae consigo que los planes y programas que se desarrollen para el mejoramiento, ordenamiento y control del tránsito muchas veces, no puedan cumplirse o se lo realice en forma desordenada, o con diversidad de criterios que en nada contribuyen para estos fines; por lo que puedo mencionar que en definitiva no existe una tecnificación y adecuado control en este organismo; pues en la parte final del Art. 21 de la ley en mención, se ha querido tratar de salvar estas incongruencias, manifestando que los delegados deben acreditar conocimiento y experiencia en la materia de tránsito y transporte terrestre, cosa que nunca ocurre,

pues la mayor parte de las veces ni siquiera los titulares cumplen con los más mínimos requerimientos, mucho menos los delegados, pues son puestos burocráticos y más bien políticos, en los que no se presenta ningún concurso para optar por ellos, ni se exigen requisitos mínimos.

Como organismo máximo de control y administrativo del tránsito y transporte en el Ecuador, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene varias funciones, tales como:

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la presente Ley, sus reglamentos, y las políticas emanadas del Ministerio del Sector, precautelando el interés colectivo, de conformidad con los principios y objetivos establecidos en esta Ley;
2. Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley;
3. Elaborar y poner en consideración del Ministro del Sector el plan o planes nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y supervisar su cumplimiento;
4. Nombrar al Director (a) Ejecutivo (a) de la Institución de una terna enviada por el Presidente de la República;
5. Supervisar y controlar la gestión del Director (a) Ejecutivo (a) y removerlo de ser el caso;
6. Aprobar las normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento General;
7. Aprobar el plan operativo anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial presentado por el Director (a) Ejecutivo (a);

8. Aprobar las normas de regulación y control de la red estatal-troncales nacionales de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional definidos por el ministerio del sector en el ámbito de sus competencias;
9. Fijar los valores de los derechos de los títulos habilitantes y demás documentos valorados, en el ámbito de su competencia;
10. Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito, en el ámbito nacional;
11. Establecer y fijar las tarifas en cada uno de los servicios de transporte terrestre en el ámbito de su competencia, según los análisis técnicos de los costos reales de operación;
12. Conocer y resolver en segunda y definitiva instancia las resoluciones emitidas por el Director (a) Ejecutivo (a), que sean impugnadas de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento a esta Ley;
13. Supervisar y controlar a las operadoras nacionales e internacionales de transporte terrestre y demás instituciones prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;
14. Aprobar el presupuesto anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás organismos dependientes;
15. Conocer y aprobar el informe de gestión y labores de la Directora o Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como sus estados financieros auditados;
16. Expedir los reglamentos necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos;
17. Autorizar al Director (a) Ejecutivo (a) la conformación de empresas de economía mixta en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;
18. Autorizar los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de empresas operadoras de transporte terrestre y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;

19. Aprobar los informes de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes en el ámbito de su competencia;
20. Aprobar los informes previos emitidos por el departamento técnico para la constitución jurídica de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia, según los parámetros que se establezcan en el Reglamento.

Las funciones y responsabilidades de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son muchas y considero que al tener a su cargo tantas responsabilidades, es muy difícil que se pueda cumplir con todas ellas, como lo requiere la ciudadanía, en nuestro medio; es decir, en la ciudad de Ambato se han presentado varias dificultades en cuanto a lo que tiene que ver con la concesión de permisos de operación a empresas de transporte, lo ha conllevado a problemas de tipo social, por los enfrentamientos que se han evidenciado entre varios grupos sociales, esto tiene su razón de ser toda vez que al existir la concentración de muchas funciones en un solo organismo y que en la mayor parte de los casos ni siquiera se conocen las realidades locales, se cometen una serie de errores en las decisiones, o no existe el control efectivo de lo que se debe regular por parte de esta entidad, es necesario de manera urgente que se desconcentre en unidades más pequeñas el ejercicio del control que tiene la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, delegando algunas funciones a entidades seccionales del gobierno o a entidades técnicas que manejen o tengan conocimiento efectivo en materia de tránsito y transporte.

Objeto y Finalidades de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Los preceptos fundamentales de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo uno dispone; “por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento,

contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos. “(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, pág. 2)”. Estableciendo de esta manera que este cuerpo legal tiene por objeto los siguientes ámbitos:

- Organización, planificación, reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre;
- Uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal;
- Circulación peatonal y la conducción de semovientes;
- Control y la prevención de los accidentes, la contaminación ambiental y el ruido producido por vehículos a motor; y;
- Tipificación y Juzgamiento de las infracciones de tránsito.

Este ámbito de regulación corresponde exclusivamente a los organismos y autoridades de tránsito y transporte terrestre, respetando competencias, el ejercicio de las facultades y deberes determinados en la presente Ley.

División de las infracciones de tránsito

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, manifiesta: “Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones”.

Del precepto jurídico se desprende que el legislador (asambleísta), ha creído conveniente dividir las infracciones de tránsito, en delitos y contravenciones, esta división tiene su razón de ser, en cuanto tiene que ver con el resultado de la infracción, en base al cual se le impone una sanción, es decir, a un mayor daño producido una mayor sanción, la pena se regula de acuerdo a la gravedad de la infracción; para mejor conocimiento, es necesario que en este ítem tratemos de dar una definición sobre los delitos de tránsito, para posterior continuar con nuestro estudio a fin de establecer si la sanción prevista en el Art. 135.1 de la citada ley es proporcional con el tipo de delito de tránsito.

Delitos

El concepto delito constituye esencialmente una valoración jurídica. Fuera de ésta no puede existir. Según Jiménez de Asúa por su parte considera: “que el delito, desde el plano jurídico, es un acto u omisión antijurídico y culpable”.

Delito, “en general, es culpa, crimen, quebrantamiento de una ley imperativa; proceder o abstención que lleva anexo una pena. Técnicamente es cumplimiento del presupuesto contenido en la ley penal, que el delincuente, el autor del delito, no lo viola, sino que lo observa; sabiendo que presupuesto es lo que ha supuesto o se ha admitido de antemano. Todo delito tiene tres características; un sujeto, un objeto y una víctima con un fin; además tres requisitos de concurrencia necesaria; un hecho exterior, el autor del hecho, y el vínculo moral del autor con el hecho del que nace la responsabilidad.”

El delito en materia de tránsito, es un acontecimiento, inesperado, no deseado, no meditado, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas y/o cosas. El conductor sale a trabajar cotidianamente pensando en el sustento diario y no con ninguna mala intención; la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial cataloga a los delitos de tránsito culposos y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

Acudiendo a la doctrina, encontramos los siguientes elementos del delito en materia de tránsito:

- a) ACTO.- Acción u omisión del conductor, verificada por negligencia, impericia, imprudencia, inobservancia de la normativa vigente de la materia.

¹³ JIMÉNEZ DE ASÚA Luis. (2005) Lecciones de Derecho Penal, editorial Madrid, Madrid - Pág. 12.

¹⁴ CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color.- Ecuador 1998. Pág. 111.

- b) TÍPICO.- Norma de tránsito que describe el delito (colisión, estrellamiento, atropello, arrollamiento, etc.).
- c) ANTIJURÍDICO.- Conducta contraria a lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; lesiona un bien jurídico, (la vida, la integridad física, la propiedad, etc.).
- d) CULPABLE.- Responsabilidad o resultado, que es la actuación u omisión que pudiendo ser previstas por el causante se verifica por negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, malas condiciones mecánicas del vehículo, e inobservancia de la normativa vigente de tránsito.

Competencia de las Juezas y los Jueces de Tránsito

Son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia, según sea el caso, en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia.” La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone:

“147.- El juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial”.

“148.-En los lugares donde no existan juzgados de tránsito y/o Juzgados de Contravenciones de Tránsito, el conocimiento y resolución de las causas por delitos y contravenciones corresponderá a los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción. Igual regla se aplicará respecto de los agentes fiscales referente a los delitos.

De los preceptos legales descritos, se establece que los jueces de tránsito, tienen competencia para juzgar e imponer la sanción correspondiente al tipo de delito cometido. Luego de analizar el mundo fáctico, material, acciones u omisiones y circunstancias, probados, que han servido para inferir o presumir la certeza de un tipo de conducta; lo lógico será la imposición de la sanción. Es la imposición de una pena de reclusión o prisión establecida para cada tipo de delito de tránsito, y la responsabilidad civil, es la imposición a pagar los daños y perjuicios por los

resultados en los bienes de la víctima.

La sanción la impone el juez que conoce la causa, como resultado de su análisis del juicio, sanciona con las penas de prisión y multa. La responsabilidad civil, la impone el mismo juez que conoce la causa y no es necesario otro juicio para el cobro de daños y perjuicios, es el juez el que debe ordenar, en la misma sentencia de haber acusación particular.

Juzgamiento de los delitos de tránsito

Juzgar.- “Administrar justicia. / Decidir un asunto judicial. / Sentenciar. / Ejercer funciones de juez o magistrado. / Afirmar o exponer relaciones entre ideas. / enjuiciar, examinar, considerar, dictaminar en un asunto o negocio. /Antiguamente, condenar a perder alguna cosa; y, más especialmente, confiscarla.”

El Juzgamiento de los delitos de tránsito, es un procedimiento especial asignado a las juezas y jueces de tránsito. El procedimiento para el juzgamiento de los delitos de tránsito se encuentra establecido en el Capítulo IX de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en ella se establece que, “en los procesos penales por delitos de tránsito, la Instrucción Fiscal se sustanciará en el plazo de 45 días, en lo demás se sustanciará mediante el sistema oral, de conformidad con lo previsto en el Código de Procedimiento Penal, y con las disposiciones de esta Ley”.

Del precepto legal se desprende que la citada ley, no establece las etapas del procedimiento para el juzgamiento de los delitos, como si lo hace el Código de Procedimiento Penal, que establece cuatro etapas procesales y una fase preprocesal; esto es:

- a) La Instrucción fiscal

¹⁵ CABANELLAS, Guillermo.- Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1972. Pág. 223.

- b) La Etapa intermedia o audiencia preparatoria al juicio
- c) El juicio
- d) La Etapa de impugnación

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, nada dice al respecto, sin embargo, hay que aclarar que como normas supletorias son aplicables las previstas en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal; sin embargo, en materia de tránsito no hay la etapa intermedia, como lo veremos en el desarrollo del presente capítulo.

Contravenciones de Tránsito

Las contravenciones de tránsito constan en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Libro Tercero, Título III, Capítulo V, recordemos que la nueva Ley tiene seis libros distribuidos de la siguiente manera:

Libro Primero, relativo a la Organización del sector;

Libro Segundo, del transporte terrestre automotor,

Libro Tercero, del tránsito y la seguridad vial;

Libro Cuarto, de la prevención,

Libro Quinto, del aseguramiento, y

Libro Sexto, de la comisión de tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no contiene en sus disposiciones legales la definición de contravención, simplemente se limita a clasificar las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones. Sin embargo desde tiempos muy lejanos varios juristas se han preocupado por establecer una clara diferencia entre delito y contravención, y le han dado a esta, ciertas denominaciones que no están exentos de jocosidad y exactitud, tales como: delito enano, cenicienta del derecho Penal, reato de los hombres de bien; apelativos con los cuales suele designar la figura jurídica de la contravención.

El tratadista Guillermo Cabanellas define la contravención como: “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”. Dentro del ámbito penal consideramos que los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo.

Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana”. Las contravenciones de tránsito de acuerdo a nuestra Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se producen al igual que los delitos por negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la Ley, reglamento y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito y a las señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones; la diferencia principal radica en su modalidad y grado, lo cual a su vez determina diversas clases de sanciones; a excepción del acto jurídico de conducir un vehículo en estado de embriaguez, sin licencia, exceso de velocidad que se sanciona con prisión, todas las contravenciones de tránsito se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, y con trabajo comunitario; mientras que todos los delitos de tránsito se sancionan con prisión, multa y reducción de puntos; de tal suerte que entre delitos y contravenciones de tránsito no existe diferencia cualitativa sino únicamente cuantitativa, además se debe considerar que actos jurídicos que hoy son contravenciones, mañana se considerarán delitos. Al constituir una violación a la Ley, las contravenciones de tránsito tienen suma importancia en nuestra sociedad.

Los agentes de tránsito, encargados del control de la circulación al citar a los autores de una contravención, lo único que pretenden es evitar que se cometan accidentes de tránsito, y esa es la razón de existir de las contravenciones de tránsito, y el asambleísta así lo consideró al expedir la nueva Ley Orgánica de

¹⁶ CABANELLAS, Guillermo.- Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1972. Pág. 360.

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con el fin de lograr que disminuyan los altos índices de accidentes en el Ecuador, es decir las contravenciones de tránsito pueden considerarse como una prevención a los conductores y a los peatones, para alertarles sobre los errores y omisiones en los cuales incurrir al conducir un vehículo.

La mayor parte de ciudadanos lo puedo decir con certeza y claridad desestiman por el momento como algo sin mayor importancia el ser citados por un acto contravencional por parte de los agentes de policía encargados del control del tránsito, sin darse cuenta que a futuro van a sentir las consecuencias que producen sus actos negligentes e imprudentes, sin observar la Ley ni el reglamento; pero dentro de esta poca importancia sobre el cumplimiento de la ley, también es necesario rescatar que las penas establecidas para las contravenciones, si ponen en alerta al conductor, pero lamentablemente aprenden la lección por ser víctima de las sanciones impuestas por los legisladores, siendo demasiado drásticas y vulnerando el principio de proporcionalidad. Las contravenciones de tránsito son en otras palabras todo acto jurídico que perjudica al desarrollo y la seguridad social, en contraste con el interés común de la administración, interés tutelado por las normas jurídicas de tránsito que imperan.

Características de las Contravenciones de Tránsito

Por su naturaleza las contravenciones de tránsito tienen sus propias características, tanto en la comisión cuanto en su juzgamiento, mismas que a continuación analizamos:

Flagrancia

Las contravenciones de tránsito son infracciones flagrantes, en razón que el agente de tránsito actúa inmediatamente al conocer el cometimiento de las mismas, siendo requisito sine-quantum que el vigilante observe directamente la violación a la Ley Orgánica de Tránsito por parte del contraventor, para en forma inmediata entregarle a éste la boleta de citación correspondiente por el acto jurídico en el cual incurrió.

En atención a la flagrancia el artículo 162 del Código de Procedimiento Penal dispone: “Es delito flagrante el que se comete en presencia de una o más personas o cuando se lo descubre inmediatamente después de su comisión”. En las contravenciones de tránsito perfectamente se puede aplicar esta disposición legal en la parte pertinente, toda vez que el acto, la falta cometida está a la vista de todos, especialmente del agente de policía que toma procedimiento del caso.

Competencia de las Contravenciones

El artículo 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su primer párrafo dispone: “Las contravenciones, en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días serán juzgadas por los jueces o por la autoridad competente determinada en la presente ley, en una sola audiencia oral; el juez concederá un término de tres días, vencido el cual pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor.”

El Consejo de la Judicatura, es un organismo que tiene a su cargo la organización de la administración de justicia; hasta la presente fecha no ha designado a los Jueces de Contravenciones conforme lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y ha solucionado parcialmente este inconveniente al otorgar competencia para conocer y juzgar este tipo de infracciones a los propios Jueces de Tránsito del País, y a los Jueces Penales en los Cantones en los cuales no existen Jueces de Tránsito mediante una resolución dictada por el pleno del llamado Consejo Nacional de la Judicatura de fecha 12 de agosto del año 2008, la misma que se hizo conocer en la mediante oficio No. 502 DE.CNJ-MJ-08, de fecha 13 de agosto del 2008, firmado por el doctor Gustavo Donoso Mena, en su calidad de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de la Judicatura, en la cual dispone que los Jueces de Tránsito actúen como Jueces de Contravenciones.

Las contravenciones de tránsito ingresan por sorteo o de manera directa según sea el caso al Juzgado de Tránsito; el agente elabora el parte policial y lo remite a este despacho o a la sala de sorteos de corresponder, sin que en el caso intervenga el señor Fiscal; por excepción al existir lesiones y daños materiales el señor Fiscal

realiza las diligencias periciales para determinar si el hecho constituye delito o contravención, para según seguir conociendo el caso o inhibirse del mismo ante el Juez de Tránsito.

Impugnación

Las contravenciones de tránsito tienen una sola instancia, ante el juez de tránsito, no son susceptibles de recurso de apelación, así lo dispone el artículo 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su párrafo tercero vigente al decir que: “La sentencia dictada por el juez o la resolución emitida por la autoridad competente no será susceptible de recurso alguno y obligatoriamente será notificado a los organismos de tránsito correspondiente de la jurisdicción”. Muchos estudiosos del derecho manifiestan que todo proceso penal tiene dos instancias, es decir que la sentencia de un Juez debe ser revisada por otro Juez de instancia superior, a fin de que no se cometan irregularidades por parte del juzgador, para que no haya abusos o exceso de poder; sin embargo de ello en nuestro país se ha tomado de otra manera esta norma jurídica, en el sentido de que esta sola instancia impide que las causas se dilaten o propaguen, ya que el trámite para juzgar las contravenciones de tránsito tiene carácter sumario y prescriben en treinta días, conforme al artículo 617 del Código Sustantivo Penal que textualmente dispone. “La acción de policía prescribe en treinta días, y la pena en noventa, contados ambos términos desde el día en que se cometió la infracción, o desde la fecha en que la sentencia condenatoria quedó ejecutoriada, respectivamente”.

Desde el 8 de octubre del año 2008, fecha en la cual las boletas de citación a contraventores de tránsito empezó a circular en todo el país y los agentes de control del tránsito realizaron sus primeras citaciones, hasta la presente fecha observamos que los juzgados de Tránsito del Ecuador están a punto de colapsar por la gran cantidad de contravenciones que se registran.

Prevención

Las contravenciones de tránsito están consideradas como faltas a la Ley y al Reglamento y tiene como característica prevenir accidentes de tránsito que de acuerdo a la magnitud puede convertirse en delito con graves consecuencias, las mismas que pudieron evitarse; esa es la razón de existir de las contravenciones de tránsito.

El agente de control del tránsito al solicitar los documentos de conducción de vehículos, está previniendo un posible accidente a aquellas personas que no poseen su licencia de conducir; al revisar las condiciones de funcionamiento de un automotor, no está fastidiando al conductor y los ocupantes sino previniendo un posible accidente de tránsito; al impedirle conducir un vehículo a una persona que ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, no lo hace para impedirle llegar a su casa o a su trabajo, aunque en esas condiciones no puede ir muy lejos, sino está previniéndole de un accidente de tránsito que puede degenerar en lesiones, daños materiales e inclusive la muerte del conductor, de sus acompañantes y de los usuarios de las vías; y así podemos citar una gran cantidad de ejemplos que ilustran la importancia que tienen las contravenciones de tránsito y que los conductores y peatones estamos obligados a observar y respetar a fin de evitar accidentes de tránsito.

Recordemos que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente contempla un capítulo relativo a la prevención de las infracciones, y que consta en el Libro Cuarto, título 1, desde el artículo 181 al 184. El artículo 181 de la Ley Orgánica de Tránsito dispone: “Los usuarios de las vías están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y la de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres

embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con capacidades especiales”.

Las contravenciones de tránsito permiten a todos los usuarios de las vías tener un adecuado control de las acciones y omisiones que realizan, a efecto de no provocar un accidente de tránsito o verse inmerso en el mismo.

Clasificación de las Contravenciones

El artículo 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Las contravenciones de Tránsito, son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase”. La nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial nos trae esta clasificación novedosa, con la cual se puede estar totalmente de acuerdo, no sé si los asambleístas se basaron en estudios previos de la realidad nacional en la cual nos desenvolvemos cotidianamente sobre materia de tránsito, o simplemente trató de adaptar normas jurídicas de otros países que tienen esta clasificación de las contravenciones de tránsito; concretamente en lo atinente a contravenciones muy graves y que en la práctica se discrepa por cuanto exclusivamente existen algunas tipificaciones que no deberían tener dicha sanción, es decir, que existe confusiones entre las contravenciones muy graves y las otras de distintas categorías, por ello en el presente trabajo investigativo se hace fundamental clasificar según la conmoción social y la afectación de la víctima, para poder establecer la sanción correspondiente, recordemos que la anterior Ley de Tránsito del año 1996 contemplaba 13 tipos de contravenciones graves de tránsito sancionadas con prisión y multa.

La clasificación de las contravenciones de tránsito dispuesta en el artículo 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, está plenamente relacionada con el artículo 97 de este Cuerpo Legal, en donde se dispone por vez primera en nuestro país el sistema de reducción de puntos a las licencias de conducir profesionales y no profesionales, lo que ha generado varias reacciones de los implicados en el quehacer del transporte público y privado,

generalmente negativas de este sector, por cuanto consideran que los treinta puntos que se debe diferenciar entre transporte público y privado y otros cambios han sido copia de otras legislaciones o de la nuestra como en el caso de 1996.

El artículo 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente al cual nos referimos dispone: “Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y Reglamento respectivo.

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

Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, según la siguiente tabla:

INFRACCIONES.	CLASES.	PUNTOS.
Contravenciones.	Leves de primera clase.	1.5
Contravenciones.	Leves de segunda clase.	3
Contravenciones.	Leves de tercera clase.	4.5
Contravenciones.	Graves de primera clase.	6
Contravenciones.	Graves de segunda clase.	7.5
Contravenciones.	Graves de tercera clase.	9
Contravenciones.	Muy graves.	10
Delitos.		11-30

Contravenciones leves de primera clase

El artículo 139 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente dispone: “Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1.5 puntos en su licencia de conducir...”.

La nueva Ley Orgánica de tránsito contempla 17 tipos de contravenciones de primera clase.

- a. El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referentes a la emisión de ruidos.

El tratadista Carlos Julio Balseca, sobre esta contravención considera, en nuestras ciudades; periodiqueros, políticos, publicistas utilizan los parlantes en forma inapropiada y provocan ruidos espantosos, los mismos que son causas de alteraciones psíquicas y físicas de los mismos conductores y de la ciudadanía.

- b. Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Este caso suele darse generalmente al adquirir vehículos nuevos, los conductores se descuidan, no matriculan el automotor y no obtienen las placas de identificación correspondiente, que les permite circular por las vías del país sin ningún inconveniente, en la ciudad de Ambato es común ver circular vehículos nuevos sin placas, dada la facilidad de pago para su adquisición; también ocurre que las placas se pierden o se deterioran, ante ello cabe denunciar inmediatamente

¹⁷ BALSECA, Carlos Julio (2006), Contravenciones, edición Palmero, Pág. 105.

este hecho y obtener el duplicado con el mismo número de identificación en las Comisiones de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del país.

- c. El conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.

Existe una gran variedad de transporte público, ya sea de buses urbano (popular o ejecutivo), servicio interprovincial, taxis, furgonetas, camionetas, etc., unidades que deben estar plenamente identificadas en el servicio que prestan a los usuarios.

El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intercantonal, interprovincial, intrarregional, intraprovincial, e internacional. Artículo 65 de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

- d. La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente.

La Constitución de la República del Ecuador se refiere a las personas con capacidad diferente en el artículo 47 al disponer: “El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para personas con discapacidad y su integración social”.

- e. El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos, pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.

El objetivo de esta norma legal es evitar accidentes de tránsito que puede terminar en lesiones y posiblemente en la muerte de las personas que realizan estos actos, con el afán de trasladarse en un vehículo de un lugar a otro a toda costa, actitud que no debe ser permitida por el conductor, ya que es el único responsable.

- f. El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros en tratándose de transporte público interprovincial o intercantonal.

Desde la salida del terminal terrestre, los conductores de vehículos de servicio público tienen la obligación de presentar la lista de pasajeros al agente de control del tránsito para que verifique y selle; y a lo largo de su recorrido presentarla en los controles de policía al ser requerida por la Autoridad.

g. El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con el Reglamento.

Todo ciudadano conductor de un vehículo debe mantener una distancia prudencial con respecto al que le antecede, a fin de poder detenerse sin ninguna complicación en caso de cualquier emergencia; el artículo 162 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley de Orgánica de Tránsito dispone que los conductores deben mantener una distancia prudencial de tres metros con respecto al vehículo que le antecede, esto en áreas urbanas; y, en áreas rurales se tomará en cuenta la velocidad, estado del vehículo, topografía de la vía, entre otros factores.

No es común que los conductores acaten esta disposición legal, es más creo que no la conocen siquiera porque en las vías conducen como quieren y de acuerdo a la urgencia que tengan.

h. Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad.

“La finalidad del cinturón de seguridad es de retener y proteger el cuerpo del conductor y ocupantes en caso de detención brusca, vuelco o impacto frontal debido a una colisión”, así lo señala Jesús Gómez, asesor técnico de ANETA.

El cinturón de seguridad puede salvar muchas vidas, por eso es necesario que los conductores de vehículos siempre lo lleven puesto y debidamente enganchado en el dispositivo de seguridad, suele suceder en la práctica que a la mayoría de conductores profesionales y no profesionales no les gusta usarlo, será porque nunca han tenido un accidente de tránsito, y lo único que hacen es colocarlo por encima del hombro cuando miran a un policía o se acercan a un control de policía.

¹⁸ GÓMEZ TOAPANTA Jesús, (2009) Conducción ANETA, Quito. Pág. 36

Este tipo de contravención de tránsito en la ciudad de Ambato es una de los más frecuentes y gran cantidad de conductores han sido sancionados por su incumplimiento, espero que el conductor sancionado haya reflexionado no por la multa impuesta y los puntos que se reducen a su licencia de conducir sino por lo vital que resulta conducir un vehículo puesto el cinturón de seguridad en todo momento.

- i. El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta mediante una leyenda adecuada la prohibición de arrojar basura o cualquier otro objeto a la vía pública; o, no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura.

De acuerdo a la vigente Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el transporte terrestre es de cuatro clases: Público, comercial, por cuenta propia y particular. Artículo 51.

Transporte público.- Es aquel que puede prestar el Estado o lo otorga mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas, comprende servicio de buses urbanos, buses provinciales e interprovinciales, carga pesada, entre otros.

Transporte comercial.- Aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, con el correspondiente permiso de operación, comprende al transporte escolar, taxis, carga liviana, mixto, turístico, entre otros.

Transporte por cuenta propia.- Satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito comercial exclusivo de las personas naturales o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. No se incluye en esta clase el servicio particular, familiar o personal.

Es nueva la tipificación de esta contravención y muy acertada por parte del asambleísta, que pretende mantener las vías y las ciudades limpias, al mejor estilo anglosajón y europeo, por una parte; y, por otra no contaminar el medio ambiente.

Resulta risible pero antes de la vigencia de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en algunos buses urbanos de la ciudad de Ambato encontré adhesivos con la siguiente leyenda: “Demuestre su cultura, no ensucie el vehículo, arroje la basura por la ventana”.

La norma legal le sugiere al conductor de vehículo de servicio público y comercial que advierta a los pasajeros sobre la prohibición de arrojar basura a la vía pública, so pena de ser sancionado si algún usuario lo hace y el agente de control de tránsito mira este hecho; y además le obliga a colocar en su unidad recipientes para depositar la basura. Pocos son los conductores de servicio público y comercial que han dado cumplimiento a este requerimiento; sin embargo no hay citación o parte policial por violación a esta norma.

- j. Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o zonas de seguridad destinados para el efecto, que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre.

Para efectos del cumplimiento de la LOTTTSV, se consideran peatones a las personas que transitan a pié por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con capacidades especiales que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

En el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que entró en vigencia el 3 de junio del 2009, y que fue publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 604, consta el procedimiento para los peatones en el artículo 268 dispone:” En el cometimiento de contravenciones de tránsito por parte de las personas en general, y que no presentaren algún documento de identificación, el agente de tránsito o policía, acompañará al infractor para verificar por cualquier medio su identidad, para luego proceder a la suscripción y entrega de la citación correspondiente. Se exceptúa de este procedimiento a los menores de edad”.

Este tipo de contravención es muy común en nuestro medio por falta de cultura de circulación vial de los peatones, al ser costumbre de todos transitar por la calzada;

es necesario capacitar inmediatamente. Su sanción es pecuniaria.

- k. Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente.

Anteriormente ya analizamos este aspecto al referirnos al transporte público, pero ahora la norma hace relación a las personas que conducen sus vehículos particulares, así como también a todos sus acompañantes, a quienes les está prohibido arrojar basura en la vía pública.

- l. Quien ejerce actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.

Toda persona que ejerza el comercio en las veredas y demás zonas de seguridad de los peatones, en la calzada será sancionada pecuniariamente, por cuanto su actividad puede provocar accidentes de tránsito, al ocupar sitios prohibidos por la ley.

- m. Los ciclistas que circulen por sitios en los cuales no esté permitida su circulación.
- n. Los motociclistas que circulen por sitios en los cuales no esté permitida su circulación.
- o. El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contados a partir de la fecha del respectivo contrato.

Esta contravención se verifica al momento de matricular los vehículos en las dependencias de tránsito; el agente de policía previamente a matricular el automotor al encontrar esta irregularidad cita al contraventor con la boleta pertinente, y una vez que sea juzgado por el Juez de Tránsito, cancele la multa impuesta en sentencia, continúa con el trámite para la obtención de su matrícula.

- p. Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los condujeran sin las debidas precauciones.

Generalmente en los sectores aledaños a la ciudad de Ambato encontramos esta mala práctica de algunas personas que llevan a pastar a sus ovejas, a su ganado vacuno y los dejan abandonados, dichos animales deambulan por las vías obstaculizando la circulación de los vehículos, o corren en forma repentina y provocan accidentes de tránsito. Los responsables son sancionados con multa.

- q. Los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten la señalización reglamentaria respectiva.

Se denominan vehículos de tracción animal aquellos que emplean diferentes arreos, medios y vehículos para el transporte de personas, productos agrícolas y otros materiales con tracción animal, estos son utilizados en su gran mayoría en las zonas rurales del Cantón Ambato, los cuales no están exentos de esta contravención.

- r. El propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos que no cumplan la norma de acuerdo al reglamento.

Los vehículos son diseñados de tal manera que cada objeto cumple una función específica, el alterar su ubicación o colocar luces, faros, neblineros fuera de lo normal degenera en contravención de tránsito. El artículo 188 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito dispone: “Los faros neblineros deberán colocarse en el guarda choque delantero en un número no mayor de dos...”.

La mayoría de contravenciones de primera clase que se analizaron constaban en la anterior Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, varias de ellas jamás han sido objeto de citación por parte de los agentes de control de tránsito y por lo tanto no llegan a conocimiento de los Jueces de Tránsito, constituyen letra muerta; se debe revisar entonces de manera consciente y práctica cuales son necesarias y cuales deben eliminarse para una mejor seguridad vial.

En los casos señalados en las contravenciones, a), d), i), j), k), l), p) y q), a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los

sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Contravenciones leves de segunda clase

El artículo 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Incurrir en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir”

Se citan a continuación 21 tipos de contravenciones leves de segunda clase, y cuyo contenido se analiza detenidamente.

- a) El conductor nacional o extranjero de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la Presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.

Uno de los objetivos primordiales de la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es la reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor. Artículo 88, literal h).

El Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito en el artículo 327 dispone que ningún vehículo que circule en el país podrá emanar o arrojar gases de combustión que exceda el 60% de acuerdo a una escala establecida; para efecto de medición los agentes de tránsito deben utilizar dispositivos técnicos, aspecto que en la práctica es irrealizable, sabemos que la policía de tránsito no cuenta con tecnología y el personal idóneo que le permita cumplir a cabalidad su función.

- b) El conductor nacional o extranjero que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble circulación.

Es obligación de los conductores circular siempre por su derecha, salvo los casos de excepción señalados en el presente Reglamento o cuando los agentes de

tránsito así lo indiquen, acorde a lo dispuesto en el artículo 272 del Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito; si no lo hace está en riesgo el conductor de provocar un accidente de tránsito. La inobservancia y desobediencia de esta norma ocasiona y seguirá ocasionado muchos accidentes de tránsito en las vías. Carril derecho para circular y carril izquierdo para rebasar, no deben olvidar los conductores.

- c) El conductor nacional o extranjero que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte público.

Es una contravención nueva; y en la ciudad de Ambato por el momento no existe este tipo de vías, lo que hace inaplicable la norma.

- d) El conductor nacional o extranjero de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Muchos conductores cumplen con esta disposición, pero no saben cómo utilizar estos objetos que sirven para salvar vidas en caso de un accidente de tránsito, ese es el objetivo de su requerimiento, pero no está por demás sugerir a las Comisiones de Tránsito del país que dicten charlas de primeros auxilios, igual lo pueden hacer los hombres de la casaca roja, el Benemérito Cuerpo de Bomberos.

- e) El conductor que estacione un vehículo en sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal.

Los conductores deben estacionar sus vehículos en todas las vías donde no esté prohibido por las señales respectivas.

Esta contravención es la más común en la ciudad de Ambato y los responsables de la misma han sido juzgados en forma ejemplar; es lamentable decirlo pero existe una gran cantidad de vehículos estacionados en las aceras; en las rampas de

circulación de personas con capacidad diferente; en sitios en donde existe la señal de tránsito “No estacionar”; en las paradas de buses, en las paradas de taxis, etc.

Cabe señalar que estacionar un vehículo por un tiempo mayor a cinco minutos en un sitio que esté prohibido por la Ley, constituye abandono del vehículo y los agentes de tránsito en estricto cumplimiento de sus funciones y de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento están llevando estos automotores a los patios de retención vehicular de la Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial, en aplicación de los artículos 171 y 179 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los reclamos no se han hecho esperar por parte de los involucrados, quienes califican a los gendarmes de abusivos; sin darse cuenta que su acción es correcta; esperamos que en un corto plazo los conductores estacionen adecuada y correctamente sus vehículos en sitios destinados para el efecto y se eviten contratiempos, a la vez que colaboran con la buena circulación vehicular y tránsito peatonal.

f) El conductor que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible el vehículo que conduce.

La falta de cuidado y de atención en la actividad que realiza una persona constituye negligencia; y el conductor que maneja un vehículo a motor sin percatarse que está sin gasolina es un negligente, por lo que es sancionado como contraventor al obstaculizar el tránsito vehicular. Todo conductor debe revisar detenidamente su vehículo antes de usarlo.

g) El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niñas o niños sin el correspondiente dispositivo homologado de seguridad infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento.

Este tipo de contravención es nueva y nada se dice sobre el dispositivo de retención infantil en el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito

para aplicar a cabalidad su contenido. Es evidente que los niños merecen extrema seguridad en su traslado de un lugar a otro en un vehículo a motor, por la fragilidad y desatención de ellos.

h) El conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas, o similares.

Por seguridad propia y de los demás es evidente que todo conductor debe detenerse en estos sitios para evitar accidentes de tránsito, no hacerlo es poner en riesgo la vida.

i) Quien conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción establecida en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.

Las sirenas o balizas son utilizadas específicamente por el personal policial, ambulancias, cuerpo de bomberos, las mismas que deben ser utilizadas para casos de emergencia.

j) El conductor que en caso de desperfecto mecánico, no use o no coloque los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en el reglamento.

Esto es muy común observar en la vía Ambato-Quito, por el sector del páramo, ya que los conductores en lugar de colocar los triángulos de seguridad colocan ramas y piedras, que en lugar de ser un aviso es un peligro para el conductor que viene atrás.

k) El conductor que conduzca un vehículo con vidrios con películas anti solares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivos que impida la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en los Reglamentos respectivos.

A pesar de que la disposición no ha sido derogada, en la actualidad muchos vehículos de instituciones públicas que no están contemplados en el artículo 149 del Reglamento General Para la Aplicación de la Ley Orgánica de

Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, continúan incumpliendo el mencionado literal.

- l) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Esta infracción es muy común de observar no sólo en la ciudad de Ambato sino a nivel nacional, por tal motivo son muy comunes y están a vista y paciencia de los agentes que controlan el tránsito en las distintas ciudades.

- m) El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades.

Según la normativa correspondiente las personas mayores de 65 años, gozarán de la exoneración del 50% de las tarifas de transporte terrestre. Para obtener tal rebaja bastará presentar la cédula de identidad y ciudadanía, o el carné de jubilado o pensionista del Seguro Social Ecuatoriano.

Así mismo las personas con capacidades especiales que cuenten con carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre (urbano, parroquial o interprovincial; público o privado).

Estos antecedentes legales facultan a los beneficiarios a contar con las preferencias que las diferentes Leyes establecen, pero así mismo se menciona la justificación de su condición. En el caso de los menores de edad es evidente su condición, por lo tanto el beneficio de esta tarifa preferencial.

- n) El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas.

Este tipo de contravención se da por el descuido de los conductores al no revisar

las luces de sus vehículos o la simple desidia de no encenderlas, como la Ley así lo exige, por lo tanto son objeto de sanciones.

o) El conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de palabra a los usuarios.

Respecto al tema existen leyes conexas como la de prestar un servicio público de movilidad, las cuales determinan que se sancionará a aquellas personas (conductor o ayudante) que maltraten al pasajero, usuario o consumidor.

p) Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal;

Cabe señalar que en la Jurisdicción de Tungurahua la máxima autoridad de tránsito competente es el Jefe de la Sub-Zona N-18 de la Policía Nacional del Ecuador.

q) Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que presten sus servicios en la vía pública.

Las personas señaladas en este literal deben contar con la infraestructura necesaria para el desarrollo de sus actividades y así no ser objeto de sanciones.

r) Los propietarios de vehículos de servicios público, comercial o privado que instalaren en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor.

Los conductores deben estar atentos para detectar transeúntes, tránsito vehicular y otros objetos mientras conducen para precautelar la seguridad de los pasajeros y de sí mismos, es por ello que los dueños de los vehículos de transporte público

deben acatar esta disposición.

s) El conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.

Es común observar los buses en movimiento incumpliendo esta disposición, poniendo en riesgo la seguridad de los ocupantes del mismo, es por esto la razón de este literal.

t) Los conductores nacionales o extranjeros de vehículos pesados que circulen por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.

Los conductores de esta clase de vehículos deberán identificar cuáles son los lugares prohibidos para su circulación, o a su vez estar alerta a la señalética colocada en la vía pública.

u) Quien conduzca un vehículo a motor sin portar su licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada.

Este literal solo acarrea sanción de carácter pecuniario, es por ello que los conductores se descuidan de renovar su licencia caducada o de portarla cada vez que conducen, en mi opinión esta contravención debería tener también la reducción respectiva de puntos.

En los casos señalados en las Contravenciones e), f), i), o), p), q), y u) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Contravenciones leves de tercera clase

Art. 141.- Incurren en contravención leve de tercera clase y serán

sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

A continuación hacemos un somero análisis de las 26 contravenciones de este artículo:

a) Los conductores nacionales o extranjeros que, al descender por una pendiente, apaguen el motor de sus vehículos.

No es tan común esta conducta por parte de los conductores, pero algún momento ocurre y creo que lo hacen por ahorrar combustible, y ponen en riesgo su seguridad.

b) El conductor que realice cualquier acción para evadir el pago de los peajes o peajes automáticos en los sitios legalmente establecidos.

Se puede verificar esta contravención debido a que existen casetas de peajes colocadas en sitios estratégicos del país, y el conductor que evada este tipo de cobros será sancionado pecuniariamente sin baja de puntos.

c) El conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.

Esta clase de contravención es muy frecuente en la ciudad de Ambato, lamentablemente los conductores no observan las señales de tránsito colocadas en las vías públicas y al ser citados argumentan que no conocían o que la señalización no es clara. La violación a la norma se da cuando el conductor guía su vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, existiendo clara y visiblemente la señal reglamentaria que indica “UNA VÍA”, con la flecha que indica la dirección a seguir.

Dada la peligrosidad del hecho, ya que se corre el riesgo de ocasionar un accidente de tránsito con fatales consecuencias, esta contravención debió ser ubicada por el asambleísta dentro de las contravenciones graves.

d) El conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley, o sin observar los requisitos exigidos en los respectivos reglamentos.

Los conductores de vehículos destinados al transporte de carga, no podrán circular si la carga sobresales 1.2 a 2 metros de la parte anterior o posterior, está obligado a colocar banderolas de color rojo en los extremos de la carga durante el día, y luces de color amarillo durante la noche, acorde a lo dispuesto en el artículo 49 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El color rojo significa peligro en materia de tránsito y es visible a la distancia, tiende a prevenir a los peatones y demás conductores.

e) El conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con el reglamento.

El artículo 327 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que el tubo de escape de los vehículos de transporte público y comercial debe estar instalado en la parte posterior izquierda o derecha en un ángulo de cuarenta y cinco grados; de tal manera que los gases no puedan penetrar en el interior del vehículo, esto se garantiza con la revisión técnico- mecánico que realizan semestralmente las Comisiones Provinciales de Tránsito.

f) El propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.

Se trata de un acto de humanidad y solidaridad a favor de una persona que ha sufrido un percance en la vía pública; en la ciudad de Ambato estos valores se mantienen intactos.

g) Los conductores de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre.

Constituyen vehículos de emergencia, las ambulancias, patrulleros, motobombas; la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que ante su señal de alarma y en cumplimiento de sus funciones, todo conductor debe dejar la vía libre para su circulación, se trata de salvar vidas y por lo tanto el tiempo es valioso; lo prudente y lógico es conducir el vehículo al costado derecho de la calzada o deteniéndose si fuere el caso.

h) El conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.

Esta contravención es común observar que la cometen los choferes de transporte público que desobedecen la normativa, pero aplica para todo tipo de conductores.

i) El conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente establecidas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.

Todo conductor debe ser cauteloso y ante un imprevisto debe tomar las medidas necesarias en aras de evitar accidentes de tránsito de consideración.

j) El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las 24 horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.

Lo que suele suceder al momento de que una persona toma un taxi es que no utilizan el Taxímetro ya sea por la astucia o simplemente hacer caso omiso a esta disposición por parte de los señores taxistas. Esta contravención es poco común

que se produzca debido a que casi no está a la vista de los Agentes de Tránsito para que procedan a su sanción.

k) Los conductores de un vehículo automotor que tenga, según el Reglamento, la obligación de tener cinturones de seguridad y no exija el uso a sus usuarios o acompañantes.

Según el artículo 62 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el “Transporte Escolar e Institucional: Consiste en el traslado de estudiantes desde sus domicilios hasta la institución educativa y viceversa; y en las mismas condiciones al personal de una institución o empresa pública o privada. Deberán cumplir con las disposiciones del reglamento emitido para el efecto por la ANT y las ordenanzas que emitan los GADs. En casos excepcionales donde el ámbito de operación sea interregional, interprovincial o intraprovincial, su permiso de operación deberá ser otorgado por el organismo que haya asumido la competencia en las circunscripciones territoriales donde preste el servicio, o en su ausencia, por la Agencia Nacional de Tránsito”.

“Como parte de las normas de prevención y seguridad para el traslado de niños, niñas y adolescentes, los vehículos de transporte escolar estarán sujetos a límites de velocidad y condiciones de manejo, el uso de señales y distintivos que permitan su debida identificación y permitan alertar y evitar riesgos durante su operación y accidentes de tránsito, así como contar con espacios adecuados, dispositivos homologados de seguridad infantil y cinturones de seguridad según el tipo de pasajeros”. Por tanto este tipo de conductores serán sancionados por incumplir con esta disposición.

l) El conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.

Por lo general este tipo de contravención debería ser más drástica ya que comúnmente se dan en las carreteras cuando los conductores cambian de carril sin tomar las debidas precauciones y por la velocidad pueden acarrear otro tipo de contravención e inclusive un delito de tránsito.

m) El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.

Por seguridad los choferes profesionales no deben ingresar a una estación de gasolina a abastecerse de combustible estando con pasajeros por tanto su comportamiento sería negligente y además será sancionado.

n) Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.

En su mayoría las personas en especial quienes tienen a su cargo niños pequeños no toman las debidas precauciones al momento de trasladarlos en un automotor pudiendo así acarrear terribles consecuencias si sucede un accidente ya que ninguna persona está exenta de sufrirlo; lo que se busca con esta sanción es prevenir dichos acontecimientos.

o) El conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establece el Reglamento o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.

Es indispensable en especial en horas que no son visibles y por la noche encender las luces tal como lo exige el Reglamento ya que es vital para prevenir accidentes de gran magnitud y también alertan a los otros conductores en caso de realizar alguna maniobra.

p) El conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras éste se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.

Los conductores deben estar prevenidos ante éstas circunstancias debido a que los niños son vulnerables y se debe tener una conducción preventiva ante éstas circunstancias para no ser objeto de sanción o peor aún de causar algún accidente de tránsito.

q) El conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que condujere el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.

Éste tipo de contravención debe ser sancionada con la baja de puntos correspondiente e inclusive tener mayor sanción tanto pecuniaria como reducción de puntos debido a que malos funcionarios hacen uso indebido de los vehículos del Estado e inclusive ha habido casos que conducen en estado de embriaguez.

r) Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas.

Existen casos en los cuales dichos conductores se niegan a prestar dicho servicio aduciendo que sufren daños sus vehículos cuando los mismos si cumplen con dichos requisitos dispuestos por este literal.

s) Los conductores nacionales o extranjeros que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.

En cada ciudad existen vías específicas para la circulación de las clases y tipos de vehículos enunciados en este literal.

t) El conductor nacional o extranjero que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

u) Los conductores nacionales o extranjeros, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido el reglamento.

Esta contravención tiene similitud con la del literal v) del presente artículo y se debería tipificar en una sola y ser acatada de conformidad con el Reglamento de la Ley en la materia.

v) Los conductores nacionales o extranjeros de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo.

w) Quien altere la circulación y la seguridad peatonal, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

Se puede colocar avisos u obstáculos siempre y cuando sea tomando las debidas precauciones teniendo en cuenta la seguridad de peatones y conductores.

x) El conductor nacional o extranjero que dejare en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de un adulto.

Resulta peligroso dejar a los menores dentro del vehículo sin tomar las precauciones necesarias ya que puede ocurrir algo más grave que una simple contravención de tránsito.

y) El que condujere un vehículo diferente al autorizado en el tipo de licencia que le corresponda; y

Este literal genera confusión con el artículo 145 literal c) de la presente Ley por cuanto los conductores no tienen clara la normativa entre cual es la diferencia de tipo de licencia y categoría de la misma para la conducción de vehículos, y los Agentes de Tránsito suelen confundirse y emitir de manera incorrecta la citación por esta contravención.

z) El conductor nacional o extranjero, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra a los usuarios.

Este tipo de contravención es poco frecuente por no decir que casi nunca se da pero a mi modo de percepción acarrearía otro tipo de tipificación por cuanto estamos hablando de agresión de dichas personas a los usuarios del transporte público.

En los casos señalados en las contravenciones b), q), r), w), y); y, z) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Contravenciones graves de primera clase.

Artículo 142.- Incurren en Contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir:

Existen 12 tipos de contravenciones graves de primera clase, a continuación su análisis:

a) El conductor nacional o extranjero que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.

Los agentes de control de tránsito están destinados a trabajar en las vías públicas, sus instrucciones y órdenes tienen que ser respetadas y obedecidas por los conductores de vehículos, a fin de garantizar la seguridad ciudadana; el conductor que no preste atención a las órdenes del agente de tránsito será citado; esperamos que los vigilantes actúen con seriedad en su trabajo porque la norma le brinda amplias facultades para cometer abuso de autoridad policial.

Además, los conductores están obligados a respetar toda señalización colocada en las vías públicas, si no lo hacen serán sancionados; la Ley dispone en forme ejemplificativa ciertas señales de tránsito como semáforos, pare, ceda el paso, preferencia de vías; lo que legalmente significa que hay otras señales en las vías que deben respetar los conductores; es decir la disposición no es taxativa. En la práctica se presentan varios casos por girar en “U” en donde está prohibido, es una señal de tránsito que deben respetar los conductores.

b) Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.

Adelantar de acuerdo al glosario de términos del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una maniobra efectuada para situarse delante del o los vehículos que le anteceden en el mismo carril. El adelantamiento debe hacerse siempre por el lado izquierdo, en sitios permitidos y no en curvas, puentes, túneles o al coronar una cuesta por cuanto en el sentido contrario a la vía puede circular otro vehículo y se generaría un accidente de tránsito. Sin embargo vemos conductores osados que arriesgan su vida y adelantan en estos lugares prohibidos por la ley.

c) El conductor nacional o extranjero que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

Todo conductor que desea utilizar la vía pública es su totalidad debe solicitar los permisos correspondientes a las autoridades administrativas que el caso amerita, lo contrario significa alteración deliberada de la circulación vehicular y por tanto es objeto de sanción.

d) Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.

Los conductores de vehículos destinados al transporte escolar deben tener extrema seguridad y cumplir más que nadie su función por cuanto están en riesgo niñas y niños, de quienes la Constitución de la República exige que reciban atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado: en efecto el artículo 44 de la Constitución dispone: “El Estado, la sociedad y la familia promoverán de forma prioritaria el desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes, y asegurarán el ejercicio pleno de sus derechos; se atenderá al

principio de su interés superior y sus derechos prevalecerán sobre los de las demás personas”.

e) El conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.

Cierto es que el Estado deberá velar por la seguridad ciudadana y con ello el respeto a las autoridades pero convertirse en una falta grave es totalmente descabellada, la defensa de los derechos de las partes están en juego, por un lado el agente de tránsito se merece respeto, pero por otro lado el infractor, que al tener la calidad de conductor tendrá contacto solo con los miembros de la policía.

f) Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la integridad de pasajeros y transeúntes.

Los conductores de transporte público por coger pasajeros y por falta de cultura de los mismos se ponen a competir entre sí y aquello puede causar nefastas consecuencias ya que no toman las debidas precauciones para el transporte de pasajeros conforme la Ley y el Reglamento de la Ley que nos ocupa.

g) El conductor que con un vehículo automotor excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente.

Tiene similitud con el artículo 145 literal e) de la presente Ley, lo que más adelante detallaré acerca de sobrepasar o no el rango moderado de velocidad establecido en el Reglamento General de Aplicación a la Ley de Tránsito, y los casos que ameriten prisión lo cual se reclasificará en un solo artículo y literal.

h) El conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezca el reglamento respectivo, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.

Todo conductor profesional y no profesional debe ser responsable y mantener en buenas condiciones mecánicas el vehículo que conduce, realizar mantenimiento

periódico del mismo a fin de evitar accidentes de tránsito que pueden ocurrir precisamente por falla mecánica y a sabiendas del conductor, conforme lo dispone el artículo 307 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el agente de tránsito que se cerciore de este hecho en base a sus conocimientos en la materia citará al irresponsable de la conducción.

i) El conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi que fletado excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.

Ocurre cuando un conductor posee el permiso para realizar el tipo de transporte citado en este literal, pero lo hace fuera de los límites o de la jurisdicción para la cual fue concedido dicho permiso con la excepción que indica el mismo literal.

j) El conductor que conduzca un vehículo automotor particular con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos, debiendo además retenerse el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

El artículo 172 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito prohíbe la circulación de un vehículo con los neumáticos en mal estado (roturas, lisas, deformaciones), o cuya banda de rodadura tenga un labrado inferior a 1.6 mm.

En los controles que realizan en forma periódica los agentes de tránsito ya sea en la ciudad o carretera se establece esta irregularidad, y la norma indica que será sancionado el conductor que circule con uno o más neumáticos desgastados; circunstancia que tiene que ser apreciada en forma técnica, es decir profundamente y no a simple vista; además conlleva la inmovilización del automotor hasta que se cambie el o los neumáticos afectados; en la práctica no se está cumpliendo la norma y los agentes de tránsito se limitan a entregar la

citación.

k) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.

Es un acto irresponsable que el propietario de un vehículo entregue o preste su automotor a una persona que no haya obtenido licencia de conducir, por más experiencia que tenga esta persona en esta actividad, y es por esta razón que es sancionada. Se trata de evitar accidentes de tránsito; las contravenciones de tránsito tienen el carácter de prevenir la comisión de un delito de tránsito.

l) El conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricicar y cuadrones que no utilicen adecuadamente prendas visibles retro-reflectivas y casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

Para precautelar su seguridad ya que los conductores que enuncia este literal son más vulnerables al momento de conducir este tipo de automotores dadas las características de los mismos, deben acatar esta disposición para no ser sancionados; como mencioné en líneas anteriores lo que busca ésta Ley es la prevención de un accidente de mayores proporciones y precautelar la integridad tanto de conductores como de peatones.

En los casos señalados en las contravenciones e), i), k), y l) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Contravenciones graves de segunda clase.

Art. 143.- Incurren en contravención grave de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento (40%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7.5 puntos en el registro de su licencia de conducir.

Las contravenciones graves de segunda clase son ocho únicamente y a continuación pasamos a revisar detalladamente.

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

Esta infracción era sancionada con prisión en la anterior Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Resulta sumamente peligroso detener momentáneamente o estacionar por un tiempo considerable un automotor en las zonas o lugares que se indican en la norma por cuanto existe riesgo de ocasionar accidentes de tránsito; sin embargo es punible esta conducta cuando los conductores no tomen las medidas de seguridad necesarias señaladas en el reglamento; es decir si se puede estacionar o detener en una curva, puente, túnel procediendo conforme lo exige el reglamento; por ejemplo encender las luces respectivas, colocar los triángulos de seguridad, etc.

No estoy de acuerdo con esta última parte de la disposición legal, por dar una posibilidad para estacionar o detener los vehículos en sitios que por ningún motivo se debe detener un automotor; bien se prohíbe o bien se permite pero de una manera clara.

b).- El conductor que conduciendo un vehículo automotor cause, con éste o con los bienes que transporte, daños o deterioro a la superficie de la vía pública.

El conductor es responsable del vehículo que conduce y de las consecuencias que se deriven de su conducción, en tal virtud está obligado a tomar todas las medidas de seguridad necesarias tendientes a evitar deteriorar o dañar la vía pública por donde circula; en la práctica esta contravención se verifica cuando transportan material de construcción especialmente hierro.

c).- El conductor que derrame en la vía pública, sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.

Fruto de negligencia, imprudencia e impericia de los conductores que transportan este tipo de materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, puede ocasionarse el derrame de estas sustancias en la vía pública; cabe aclarar que quien transporta cuenta con el permiso o autorización de autoridad competente, caso contrario comete otro tipo de infracción.

d).- El conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente; y los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.

Transportar material inflamable, explosivo o peligroso actualmente es un delito penal que es sancionado con penas muy drásticas. Esta norma por lo tanto debe suprimirse.

e).- Quien construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización e inobservado las disposiciones del respectivo Reglamento.

Los reductores de velocidad son construidos por los agentes de tránsito, en sitios que el caso lo amerite, en base a un estudio previo; suele suceder que en algunos barrios de la ciudad de Ambato los moradores colocan material en las vías, a manera de reductores de velocidad, con el fin de que los vehículos disminuyan la velocidad y de esta forma evitar accidentes de tránsito, pero no se dan cuenta que sucede lo contrario por cuanto quien desconoce de su existencia conduce sin prevención y se impacta de forma violenta y genera accidentes. Quienes incurran en este tipo de contravención de tránsito son sancionados únicamente con multa pecuniaria.

f).- Quienes roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.

Las calles de la ciudad de Ambato están en mal estado por la falta de atención de las autoridades competentes, pero cada uno de los usuarios de la vía pública debemos contribuir con su mantenimiento. Incurren en esta contravención los propietarios de inmuebles que construyen, por no solicitar los permisos pertinentes al Municipio y a la Jefatura de Tránsito y además por no retirar el material sobrante, siendo sancionados exclusivamente con multa pecuniaria.

g).- Quienes, por labores de fumigación agrícola, no retiren los residuos de la vía pública.

Estas personas deben ser responsables de dejar la vía en condiciones aptas para el uso de peatones y conductores cuando realicen este tipo de actividad.

h).- Al conductor de transporte público comercial y cuenta propia que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga cuyo vehículo no porte las franjas retro-refractivas establecidas en el Reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones b), e), f), g); y, h) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas, peatones y personas en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Contravenciones graves de tercera clase.

Art. 144.- Incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir.

Son cuatro contravenciones únicamente de esta clase, a continuación detallamos:

a).- El conductor nacional o extranjero que ocasione accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales a terceros, cuyos costos sean inferiores a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Se contempla como requisito en este tipo de contravención que el procesado haya participado en un accidente de tránsito cuyo resultado sean únicamente daños materiales a los vehículos participantes, a la propiedad pública o privada, cuyo monto no sea superior a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, recordemos que el ejecutivo determinó en doscientos dieciocho dólares la remuneración unificada, a partir del primero de enero del 2009; y en doscientos cuarenta dólares a partir del primero de enero del año 2010 , cantidades que obviamente sufrirán variación en el futuro; (318,00 USD, desde el 01 de Enero de 2013) .

Para determinar legalmente el monto de los daños materiales es necesario que el agente fiscal avoque conocimiento del caso para establecer a través de informe pericial si el hecho se trata de un delito o una contravención de tránsito, para según corresponda iniciar instrucción fiscal o inhibirse ante el Juez de Tránsito.

El artículo 165, inciso quinto, en relación con el artículo 166 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que la diligencia de reconocimiento pericial de los vehículos ordenada por el fiscal será practicada dentro del término de 72 horas, contadas desde que el fiscal recibe el parte policial correspondiente, por parte de oficiales especializados del Sistema de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional.

Si bien es cierto las contravenciones de tránsito de acuerdo a sus características deben ser conocidas por el Juez de Tránsito en forma directa mediante parte policial, por excepción esta clase de contravención es conocida por la Fiscalía para los efectos señalados.

b) El menor adulto, mayor a dieciséis años, que al conducir no se encuentre acompañado de un adulto que posea licencia;

Menor adulto se considera a la persona sea hombre o mujer que tiene más de 16 años de edad y no ha cumplido los 18 y para conducir vehículos a motor debe cumplir ciertos requisitos que indica la Agencia Nacional de Tránsito y necesariamente debe estar acompañado por un adulto en todo momento para no ser sancionado.

c) El conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera; y,

d) El conductor de transporte por cuenta propia o comercial que excediere el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

Contravenciones muy graves.

Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;

b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;

c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce;

d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;

La agresión física al agente de control de tránsito por parte de un conductor debe ser probada procesalmente. En caso de existir lesiones debe acudir inmediatamente a la fiscalía, a fin de que se le practique un examen médico legal con el propósito de establecer las lesiones de las cuales ha sido objeto, sin importar desde luego la incapacidad física para el trabajo, ya que la norma no exige este requisito; sin perjuicio de hacerlo ante un Comisario Nacional de

Policía o Intendente General de Policía, como diligencia previa; además debe constar en autos que fue el conductor citado quien le ocasionó las lesiones; con estos dos presupuestos jurídicos el juez está en la capacidad y obligación de sancionar, personalmente es desproporcional la sanción impuesta, debería reestructurarse la misma y convertirse en otro tipo de contravención ya sea esta de tipo penal.

Este tipo de agresión genera inclusive juicio penal por lesiones.

e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;

Esta medida es considerada como preventiva, de tal forma que no podría ser una contravención muy grave, recordemos que ha existido un sin número de violaciones de derechos de este tipo de conductores, en muchos casos han sido padres de familia que por velocidades sobrepasando mínimamente de las establecidas han sido detenidos, dejando tres días a su familia sin su amparo, y sobretodo sin su sustento, debemos considerar puntos de vista, primero al ser detenido por exceso de velocidad con los límites establecidos que parecen exagerados, los conductores muchas veces han tenido que renunciar a sus trabajos porque han faltado tres días, sin poder recargarlos a vacaciones, los hijos sin su cuidado al ser madre o padre que solos desempeñan el cuidado de su familia de manera individual.

f) Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación,

que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;

g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin el permiso correspondiente; y,

h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.

En el caso del literal a) no se aplicará la reducción de puntos. En los casos señalados en los literales c), f) y h), no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

La reincidencia en el cometimiento de las infracciones contenidas en este artículo será sancionada con el doble de lo establecido.

Art 145.1.- Incurre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de quince (15) puntos de su licencia de conducir y treinta (30) días de prisión.

Art. 145.2.- Incurre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo el estado de embriaguez, en cuyo caso será sancionado de acuerdo a la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre excede de 0,3 gramos y es inferior a 0,8 gramos, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de cinco (5) puntos en su licencia de conducir y cinco (5) días de prisión.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,8 gramos o más, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de prisión.

Art. 145.3.- En el caso del conductor que condujere un vehículo de transporte público, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente o drogas es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite será sancionado con una multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, pérdida de treinta (30) puntos en su licencia de conducir y sesenta (60) días de prisión.

Estoy de acuerdo en que los conductores de transporte público deberían ser sancionados drásticamente cuando conducen en estado de embriaguez ya que ponen en riesgo su integridad y la de sus pasajeros pero la pena debería ser reducida en lo que tiene que ver con la baja de puntos de la licencia de conducir debido a que pierde todos los puntos y hay que tomar en consideración que para recuperar los puntos aparte del pago de la multa y la prisión se debe cumplir otros requisitos y únicamente se le asignan 20 puntos. Hay que tomar en cuenta también que los choferes profesionales tienen familias a las cuales deben mantener y darles el sustento diario. Se debería analizar también este artículo en cuanto a la proporcionalidad de las penas que consagra la Constitución de la República del Ecuador.

Prisión.- Según lo que dispuso el asambleísta, esta es la única contravención de tránsito que sanciona a los conductores del transporte público, comercial o de carga, que además de las multas ya descritas anteriormente también se prive de la libertad a quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, El hecho de privar de la libertad a un conductor no garantiza su rehabilitación, como bien lo considera el catedrático Efraín Torres Chávez:

Mi criterio ante la comisión revisora fue total y definitivamente opuesto a que

exista prisión, ante el fracaso de la cárcel, en el mundo entero, como lugar de castigo, los días de prisión infaman y no corrigen, corrompen y no enseñan, dañan y no inmunizan. (Torres, 1988, Pág. 86).

Una remuneración básica unificada del trabajador en general.- El Ministro de Trabajo y Empleo con acuerdo ministerial publicado en el Registro Oficial número 498 de fecha 31 de diciembre de 2.008 fijó a partir del primero de enero de 2.009 en “doscientos dieciocho dólares mensuales la remuneración básica unificada del trabajador en general”. A partir del primero de enero de 2010 rige doscientos cuarenta dólares; (318,00 USD, desde el 01 de Enero de 2013).

Pérdida de diez puntos en su licencia de conducir.- Significa un tercio de la totalidad de los puntos que le otorgan en su licencia, recordemos que las licencias de conducir profesionales y no profesionales se otorgan con treinta puntos; y

Aprehensión del vehículo por 24 horas.- En la práctica sucede que los propietarios de los automotores no justifican ser titulares de los mismos, ya porque no tienen la matrícula, ya porque tienen un contrato en blanco, etc., lo que hace que pasen más de 24 horas hasta la entrega de los automotores; por cierto no es culpa de los Jueces de Tránsito, quienes están obligados a proceder en forma legal y entregar el vehículo al propietario previa justificación, mediante acta de entrega-recepción.

Para establecer si el conductor de un vehículo se encuentra en estado de embriaguez, es necesario practicarle la correspondiente prueba de alcoholemia, mediante el sistema del aire expirado (soplar) en el dispositivo electrónica llamado alcohómetro. El artículo 150 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Cuando un agente de tránsito presuma que quien conduce un vehículo automotor se encuentra en estado de embriaguez,

¹⁹ TORRES CHAVES, Efraín, Contravenciones de Tránsito, editorial Corporación de estudios y Publicaciones, Cuenca, pág. 86.

²⁰ ZAMBRANO, Rodrigo, (2009) “Nuevos Sueldos Básicos Unificados del Trabajador en General. Salarios Sectoriales. Quito, Editorial EDICONTAB. Página 1.

procederá a realizar de inmediato el examen de alcotest. Para el efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas, portarán un alcohómetro o cualquier aparato dosificador. No obstante, si fuere posible efectuar, de inmediato, el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes”. El asesor técnico de ANETA, Jesús Gómez Toapanta considera: La alcoholemia se puede definir como la cantidad o concentración de alcohol en la sangre; y suele alcanzar su punto máximo una hora después de haber tomado la última copa.

Al respecto existe una sentencia emitida por la Ex Corte Suprema de Justicia, actual Corte Nacional de Justicia, publicada en la Gaceta Judicial que considera: Si bien es cierto, en el informe de la Comisión de Tránsito del Guayas constante de fojas 2, aparece con el resultado de 0.431 G/L, que no constituye embriaguez completa según el criterio científico, este aspecto suficientemente dilucidado por el profesor de medicina legal doctor Luis Vásquez S., e informe del Instituto de Criminología de la Universidad de Guayaquil constante a fojas 374 a 375, concluye que habiéndose realizado la prueba después de cuatro horas veinte minutos de ocurrido el accidente, de acuerdo con el proceso de eliminación del alcohol etílico en el organismo de un ser humano, por la oxidación o bióxido de carbono y agua a nivel de hígado, en el 95% y el 5% restante eliminado como alcohol por las vías respiratorias y riñones, concluye que el nivel de alcoholemia debió ser 1,03; es decir embriaguez completa. (Gaceta, 2003, Pág. 4280).

Con este análisis los doctores Milton Moreno Aguirre, Arturo Donoso Castellón y Jorge Andrade Lara (Conjuez Permanente) dictan sentencia condenatoria por ocasionar muerte de dos personas al conducir un vehículo en estado de embriaguez sin perjuicio de los límites legales establecidos, en la práctica sucede que los conductores al someterse a las pruebas se niegan a realizarse los exámenes

²¹ GÓMEZ TOAPANTA Jesús, (2009) Conducción ANETA, Quito. Pág. 15

²² Gaceta Judicial serie 13, XVII, de fecha septiembre a diciembre del 2.003. Pág. 4280.

de alcoholemia, de orina y sangre, lo que obligaría al juzgador a otorgar la inmediata libertad del supuesto contraventor, pero sabiamente el asambleísta previó este caso y creó una norma jurídica, que está contenida en el artículo 151, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que textualmente dispone: “...En el caso de que el presunto infractor se negare a que se le realice dichos exámenes se le practicará de forma inmediata el examen psicosomático establecido en el reglamento...”.

Juzgamiento de Contravenciones

Parte policial

La acción penal en materia de contravenciones de tránsito tiene como antecedente el parte policial; en tal virtud esta pieza procesal es el documento más importante del juicio y constituye la única forma para que el juzgador avoque conocimiento de este tipo de infracciones de tránsito.

El artículo 163 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, dispone: “El parte policial por delitos y contravenciones de tránsito, debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias, incluyendo croquis y de ser posible, fotografías que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción”.

Los organismos o agentes policiales correspondientes, remitirán al agente fiscal de su jurisdicción, los partes policiales y demás documentos relativos a la infracción, en el plazo de veinticuatro horas bajo la responsabilidad legal de dichos jefes o quienes hagan sus veces.

El agente de tránsito que, al suscribir un parte policial, incurriere en falsedad en cuanto a las circunstancias del accidente, al estado de embriaguez o intoxicación por sustancias estupefacientes o psicotrópicas del supuesto causante, podrá ser objeto de la acción penal correspondiente y condenado al pago de daños y perjuicios ocasionados”

Las contravenciones de tránsito son conocidas y juzgadas actualmente por el Juez de Tránsito, su competencia no consta expresamente en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, fue otorgada mediante resolución del Consejo de la Judicatura, hasta que se creen los jueces de contravenciones, de conformidad con el artículo 147 inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente que dispone:

“Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial”. El Consejo de la Judicatura está en mora.

El Juez de Tránsito avoca conocimiento de las contravenciones ante la presencia de un parte policial, elaborado por el agente de tránsito y remitido a su despacho por el Jefe Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial, dentro de veinticuatro horas de producida la contravención de tránsito. El parte policial debe reflejar la realidad de los hechos, por cuanto el agente está presente en el lugar del cometimiento de la contravención de tránsito y observa de manera clara y directa los acontecimientos, por tratarse de una infracción flagrante.

La nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial obliga a los agentes de tránsito a capacitarse y prepararse en forma permanente para el correcto cumplimiento de sus funciones; deben tener pleno conocimiento de la Ley, y el Reglamento.

Contenido del parte policial.

Las Comisiones de Tránsito a nivel nacional se han preocupado por elaborar un parte policial que se constituya en un documento claro, explicativo y que ubique los hechos en el tiempo y espacio; contiene los siguientes datos:

Relación detallada del hecho

El agente de control de tránsito debe registrar en el parte policial la fecha del cometimiento de la contravención, día, mes, año, la hora, el lugar exacto con la

dirección precisa; y detallar con claridad la contravención que cometió el usuario de la vía pública, y las circunstancias que rodearon al hecho.

Elaboración de un croquis

Es necesario debido a que si existe alguna equivocación por parte del Agente de Tránsito al elaborar el mismo, se puede contradecir más que todo en lo que conlleva a las contravenciones de menor jerarquía y así favorecer al infractor por dicho error al no cumplir lo que dispone el artículo 163 de la LOTTTSV.

Fotografías.

Tiene carácter opcional, el agente de tránsito puede o no agregar, o incorporar en su parte policial fotografías que ilustren el lugar de los hechos y resultado de la contravención; así se contempla en el artículo 149, inciso primero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que dispone: “Para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados en el Reglamento respectivo”.

Todos los medios de prueba enunciados son válidos para juzgar las contravenciones de tránsito, pero no es obligación del agente de tránsito presentarlos con el parte policial, es decir es facultativo y queda a la decisión de cada gendarme; sin perjuicio que el usuario de la vía pública que fue citado por la comisión de una contravención los presente como prueba de descargo, lo cual es válido y ya no necesita autorización previa del Juez, quien deberá valorar de acuerdo a las reglas de la sana crítica.

Valoración del parte policial

El artículo 164 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Para la sustanciación de los procesos penales de tránsito, el juez considerará el parte policial como un elemento informativo o referencial”.

El Juez de Tránsito al momento de resolver una contravención debe tomar en cuenta que el parte policial tiene únicamente carácter informativo y referencial, es decir no constituye prueba; para que adquiera fuerza probatoria debe ser sustentado por el agente de tránsito que lo elaboró, a través de su declaración; para lo cual debe comparecer a la oficina del juzgado de Tránsito, momento en el cual el procesado puede hacer uso del principio de contradicción a través de su abogado defensor, y formular las preguntas que estime convenientes en el contra examen. Las reglas de juego están a la vista y de la declaración del agente de tránsito se extrae toda la verdad, a fin de que el Juez dicte una sentencia acorde a la realidad procesal, valorando desde luego las pruebas de descargo que haya presentado la defensa.

En caso que el señor agente de tránsito no asista a rendir su declaración, el juez de tránsito en estricto apego a la norma jurídica invocada al confirmar la inocencia del procesado dictará sentencia absolutoria. Todo cuanto se indica en el parte policial informativo y referencial, debe probarse. El doctor Jorge Alvarado considera: El parte policial si bien es un elemento que tiene carácter de informador, es quien da aviso sobre el acontecimiento, sobre una infracción de tránsito, pero jamás se puede constituir en un elemento de prueba.

Boleta de citación

El artículo 179 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone. “En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y el número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo. En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contadas desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el

²³ ALVARADO, Jorge (2005), Revista Jurídica Constitucional, Ediciones Legales. Quito. Pág. 105

detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley.

Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el reglamento. El original de la boleta con el parte correspondiente, será elevado al juez de contravenciones o a la autoridad competente, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, e impondrá las sanciones que correspondan”.

La nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que el agente de policía haga conocer al usuario de la vía pública la clase de contravención que ha cometido, es decir le notifica personalmente a través de una boleta de citación. Esta norma jurídica es saludable y pretende eliminar la vieja mala práctica de los agentes de tránsito que se inventaban infracciones y ponían en conocimiento de la Jefatura de Tránsito para la recaudación de las multas correspondientes; el propietario de un vehículo se enteraba de estos hechos cuando matriculaba su automotor, sin que nadie le brinde una explicación de lo que pasó, simplemente le decían que en el sistema consta que ha cometido tal o cual contravención y que debe cancelar cierta cantidad de dinero.

La boleta de citación le permite al presunto contraventor enterarse del acto jurídico que ha cometido y que está en contra de la Ley, con lo cual queda facultado para ejercer su legítimo derecho a la defensa.

Audiencia Oral de Juzgamiento.

El artículo 178 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Las contravenciones sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito o por los jueces determinados en la presente Ley, en una sola audiencia oral; en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días, el juez concederá un término de prueba de tres días, vencido el cual pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor. La sentencia dictada por el

Juez no será susceptible de recurso alguno; y, obligatoriamente notificada a los organismos de tránsito correspondientes de la jurisdicción”

El procedimiento para juzgar las contravenciones de tránsito prevé que se lo haga en una sola audiencia oral, lo que garantiza el principio de celeridad previsto en la Constitución de la República en los artículos 169 y 172; y en el Código Orgánico de la Función Judicial, en el artículo 20, inciso primero que dispone:

La administración de justicia será rápida y oportuna, tanto en la tramitación y resolución de la causa, como en la ejecución de lo decidido. Por lo tanto en todas las materias, una vez iniciado un proceso, las juezas y jueces están obligados a proseguir el trámite dentro de los términos legales, sin esperar petición de parte, salvo los casos en que la ley disponga lo contrario”.

En la práctica confluyen tres tipos o formas de audiencias orales para juzgar las contravenciones de tránsito; la primera opera cuando el contraventor acude ante el Juez de Tránsito y acepta en forma libre y voluntaria la comisión de la contravención que consta en el parte policial y en la boleta de citación que le fuera entregada por el agente de tránsito, ante lo cual se redacta el acta de juzgamiento, la misma que es firmada por el Juez, el secretario, el contraventor; y, el abogado patrocinador.

La segunda forma de audiencia oral de juzgamiento opera cuando el supuesto contraventor impugna por escrito el parte policial dentro del término de tres días; el juez de Tránsito señala día y hora para realizar la audiencia oral de juzgamiento de la contravención impugnada, concurre el procesado con su abogado defensor, y se abre la causa a prueba por el término de tres días; se recepta la declaración del agente de tránsito que tomó procedimiento de la contravención, y toda la prueba de descargo que presente el procesado, vencido el término de prueba se dicta sentencia inmediatamente.

En la ciudad de Ambato existe una considerable cantidad de impugnaciones a los partes policiales y citaciones , las mismas que no han sido sustentadas legalmente, ya sea por falta de conocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre,

Tránsito y Seguridad Vial vigente por parte de los profesionales del derecho o por falta de prueba de descargo.

La tercera forma de audiencia oral para juzgar las contravenciones de tránsito opera cuando han transcurrido tres días desde que el Juez de Tránsito avoca conocimiento de la contravención constante del parte policial, y no existe impugnación ni comparecencia voluntaria de aceptación por parte del contraventor; entonces corresponde señalar día y hora para la audiencia, se designa abogado al Defensor Público por cuanto las reformas al Código de Procedimiento Penal eliminó la figura del defensor de oficio; hace su intervención y en ese mismo instante se dicta la resolución correspondiente. Al no existir impugnación ni aceptación expresa al parte policial, se entendería este silencio como aceptación tácita a la comisión de la contravención de tránsito.

El artículo 237 numeral 6 del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “El infractor tendrá 3 días para impugnar la contravención, contados a partir de la fecha en que haya avocado conocimiento de la causa el Juez competente”. Esta disposición legal despeja muchas dudas y erróneas interpretaciones de la Ley, en cuanto varios jueces consideraban que los tres días para impugnar la contravención de tránsito debían contarse desde la comisión de la infracción.

La mayor parte de contravenciones en la ciudad de Ambato son juzgadas a través de esta audiencia oral, a fin de evitar la prescripción; siendo necesario sentar razón por parte del señor secretario en cuanto al hecho que no se ha impugnado la contravención a juzgarse, así lo establece la Disposición Transitoria Segunda del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito que dispone: ”Hasta que la Comisión Nacional implemente un sistema informático que permita viabilizar el procedimiento para sancionar las contravenciones, el Secretario del Juzgado competente, al inicio de la audiencia oral de juzgamiento, sentará una razón indicando que la boleta no ha sido impugnada dentro del término legal, e inmediatamente el juez redactará el Acta de juzgamiento imponiendo la sanción que corresponda”

Prescripción

El artículo 617 del Código Penal dispone: “La acción de policía prescribe en treinta días, y la pena en noventa, contados ambos términos desde el día en que se cometió la infracción, o desde la fecha en que la sentencia quedó ejecutoriada, respectivamente”. En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente no se dice nada respecto a la prescripción de las contravenciones, por lo que tenemos que recurrir al Código Penal, norma supletoria en materia de tránsito. Considero de suma importancia esta figura jurídica en razón de la gran cantidad de contravenciones que deben tramitar y juzgar los jueces; en la ciudad de Ambato ingresan al juzgado de tránsito un promedio de cien o más partes policiales cada mes, lo que significa en buen romance que el Juez debe resolver mil doscientas contravenciones al año, resultando una carga muy pesada y una responsabilidad enorme para ésta autoridad, si tomamos en cuenta que al no resolver a tiempo corre el riesgo que prescriban; entonces la sociedad calificaría al juzgador como negligente en el cumplimiento de sus funciones, y sobre todo la labor de los agentes de tránsito no se justificaría, su trabajo diario no tendría eco ante la falta de administración de justicia. Dejar que prescriban las contravenciones de tránsito constituye una falta del juez, a decir lo menos, por lo tanto debe redoblar esfuerzos y organizar de forma eficiente el trabajo en su juzgado con los servidores judiciales, y de ser necesario trabajar los días sábados y domingos, recordemos que en materia de tránsito son hábiles todos los días y horas; sin perjuicio de reconocer horas extraordinarias.

A fin de evitar la prescripción de las causas el Consejo de la Judicatura debe dar cumplimiento lo más pronto posible a lo dispuesto en el artículo 147, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente que establece que para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la función judicial.

Hipótesis

Mediante la reclasificación de las contravenciones de tránsito y sus respectivas sanciones mediante un anteproyecto de Ley Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se garantizará el principio de proporcionalidad y el derecho de libertad personal.

Señalamiento de Variables

Variable Independiente

Las contravenciones de tránsito en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Variable Dependiente

Vulneración del principio de proporcionalidad y el derecho de libertad personal.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Modalidad Básica de la Investigación

La investigación se realizó en la modalidad cuantitativa y cualitativa, es decir que se enfocará de forma mixta cuanti-cualitativa, por lo que es cuantitativa porque permitió interpretar los fenómenos sociales, además de que se estableció las fórmulas matemáticas de las estadísticas y la respectiva interpretación y es cualitativa porque se trata de una investigación de carácter social que permitió interpretar los hechos y acciones al arbitrio del investigador.

Cualitativa

El presente trabajo investigativo tiene un estudio técnico legal del entorno de la realidad de la tipificación de las contravenciones de tránsito y la aplicación de los principios y derechos constitucionales, de tal forma que se narró los resultados de la investigación, por lo que se hizo un análisis de la legislación aplicada en el Ecuador y la vinculación con los derechos y principios constitucionales.

Cuantitativa

Se utilizó este tipo de modalidad por cuanto las variables se pueden establecer mediante datos y registros que permitieron asociar las contravenciones de tránsito con las sanciones impuestas, realizando un estudio de la aplicación de la norma buscando la racionalidad de la misma con la norma suprema.

Nivel o Tipo de Investigación

La investigación comprendió en el análisis de la norma en materia de tránsito con relación la realidad actual que se puede cambiar para el cumplimiento del principio de proporcionalidad y el derecho de libertad.

Investigación bibliográfica.- Por cuanto se recurrió a fuentes científicas, legales, documentos, textos, anotaciones y obras de varios autores que enriquecen su contenido literario en materia de derecho. Se basa en estudios del Derecho y de las Legislaciones que permitan garantizar la proporcionalidad de las penas en las contravenciones de tránsito.

Investigación de campo.- Porque se aplicó instrumentos como las encuestas a la población en el entorno comunitario para recoger criterios de orden social y legal que permita verificar o rechazar la idea a defender. También describió la realidad que es palpable y práctica, pues para elaborar la propuesta de cambio, se requiere dar a conocer cómo nuestro Derecho afronta conflictos que se dan entre la norma ordinaria y la constitucional.

Investigación Descriptiva.- Con las investigaciones descriptivas se buscó desarrollar una imagen o fiel representación (descripción) del fenómeno estudiado a partir de sus características. Miden variables o conceptos con el fin de especificar las propiedades importantes de comunidades, personas, grupos o fenómeno bajo análisis. El énfasis está en el estudio independiente de cada característica, es posible que de alguna manera se integren las mediciones de dos o más características con el fin de determinar cómo es o cómo se manifiesta el fenómeno. Pero en ningún momento se pretende establecer la forma de relación entre estas características. En algunos casos los resultados pueden ser usados para predecir.

Investigación Histórica.- Permitted analizar y describir los hechos del pasado para comprender el presente y predecir el futuro, utilizar fuentes de primera mano cuando es posible, es decir: algunos actores, testigos, documentos, evidencias de

la época y de segunda mano, generalmente mediante fuentes bibliográficas que no tienen una relación física directa con los hechos.

Población y Muestra

Población

La población de estudio se encuentra en la ciudad de Ambato, los Jueces de Tránsito de la Provincia de Tungurahua, de los abogados en libre ejercicio, y la muestra que tomaremos será del estrato que sobrepase las cien personas encontrándose en este margen los profesionales del derecho de libre ejercicio.

POBLACIÓN	TOTAL DE POBLACIÓN	FRECUENCIA
JUECES DE TRÁNSITO	2	TODOS
ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO	1300	296 MUESTRA

Muestra

Para obtener la muestra se aplicará la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{e^2}$$

n = Muestra de población

Z = Nivel de Confianza

P = Probabilidad de concurrencia

Q = Probabilidad de no concurrencia

N = Población

e = margen de error

En virtud de que la población de los abogados de libre ejercicio pasa de los 100 elementos se sacará una muestra representativa a través de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)(1300)}{(1.96)^2(0.5)(0.5) + 1300(0.05)^2}$$

$$n = \frac{1248}{4.21}$$

$$n = 296.43$$

$$n = 296$$

Métodos, Técnicas e Instrumentos.

Varios son los métodos a emplearse de allí que de la entrevista se obtuvo conclusiones que servirán de referencia sustancial en este trabajo de graduación; apliqué así mismo los métodos inductivo, analítico, deductivo, inductivo-deductivo, dialéctico, sintético y exegético; con el propósito de recabar información que conlleve al tratamiento del tema propuesto con apego a la veracidad. Debemos considerar que las técnicas de investigación son influyentes en el producto final, esto es en la materialización de la propuesta.

Método Inductivo -Deductivo.- La inducción consiste en ir de los casos particulares a la generalización. La deducción, es ir de lo general a lo particular. El proceso deductivo no es suficiente por sí mismo para explicar el conocimiento. Es útil principalmente para la lógica y las matemáticas, donde los conocimientos de las ciencias pueden aceptarse como verdaderos por definición.

Algo similar ocurre con la inducción, que solamente puede utilizarse cuando a partir de la validez del enunciado particular se puede demostrar el valor de verdad del enunciado general. La combinación de ambos métodos significa la aplicación de la deducción en la elaboración de hipótesis, y la aplicación de la inducción en

los hallazgos. Inducción y deducción tienen mayor objetividad cuando son consideradas como probabilísticas.

Método Analítico.- El análisis maneja juicios. La síntesis considera los objetos como un todo. El método que emplea el análisis y la síntesis consiste en separar el objeto de estudio en dos partes y, una vez comprendida su esencia, construir un todo.

Método Dialéctico.- El método considera los objetos y los fenómenos en proceso de desarrollo, la dialéctica es la ciencia de las leyes generales del movimiento y del desarrollo de la naturaleza, de la sociedad humana y del pensamiento.

Método Sintético.- Es un proceso mediante el cual se relacionan hechos aparentemente aislados y se formula una teoría que unifica los diversos elementos. Consiste en la reunión racional de varios elementos dispersos en una nueva totalidad, este se presenta más en el planteamiento de la hipótesis. El investigador sintetiza las superaciones en la imaginación para establecer una explicación tentativa que someterá a prueba.

Técnicas de Investigación

Encuestas.- Servirá para la recolección de información de fuentes primarias, es decir que se tendrá contacto directo con los intervinientes.

Instrumentos de Investigación

Cuestionarios.- Para la aplicación de la técnica de la encuesta se hace necesario establecer el instrumento que será el cuestionario, el mismo que permitirá realizar las preguntas pertinentes sobre el tema a investigarse.

Plan de Recolección de Información

En este proceso de investigación donde se encuentran datos dispersos, desordenados e individuales, que se obtuvo en el trabajo de campo que sirven para generar resultados mediante la agrupación y la ordenación y su respectivo análisis.

El procesamiento de datos se realizó mediante el uso de herramientas estadísticas con el apoyo de la computadora utilizando un programa estadístico.

Pasos:

Recopilar datos

Definir las variables para obtener los datos

Definir las herramientas estadísticas

Activar el programa de computadora, elaboración de tablas de ingreso de datos, realizar cálculos

Verificar los datos y resultados

Representación gráfica y su interpretación correspondiente.

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Independiente: “Las contravenciones de tránsito en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial”.

Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Técnicas	Instrumentos
<p>Contravenciones de tránsito</p> <p>Es una infracción a las normas, de menor gravedad que los delitos, y cuyo conocimiento y sanción son menores.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso Judicial sancionador • Conductores vehiculares • Derechos y Principios Constitucionales 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanciones de las contravenciones de tránsito. • Sanciones del incumplimiento de las funciones de jueces. • Inaplicabilidad de la norma constitucional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar las sanciones impuestas para las contravenciones de tránsito • Estudiar la clasificación de las contravenciones de tránsito y su impacto 	Encuesta	Cuestionario

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Dependiente: “El principio de Proporcionalidad y el Derecho a la Libertad Personal”.

Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Técnicas	Instrumentos
<p>Derecho de Libertad Personal</p> <p>Toda persona tiene derecho a la libertad y seguridad personal</p> <p>Principio de Proporcionalidad</p> <p>Es la medida de las sanciones que conllevan una privación o una restricción de la libertad, bienes jurídicos valiosos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Proceso Judicial sancionador Conductores vehiculares Derechos y Principios Constitucionales 	<ul style="list-style-type: none"> Sanciones de las contravenciones de tránsito. Sanciones del incumplimiento de las funciones. Inaplicabilidad de la norma constitucional. 	<ul style="list-style-type: none"> ¿Qué principios y derechos se vulneran en el juzgamiento de las contravenciones de tránsito? ¿Cómo se valora las características de las contravenciones? 	Encuesta	Cuestionario

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

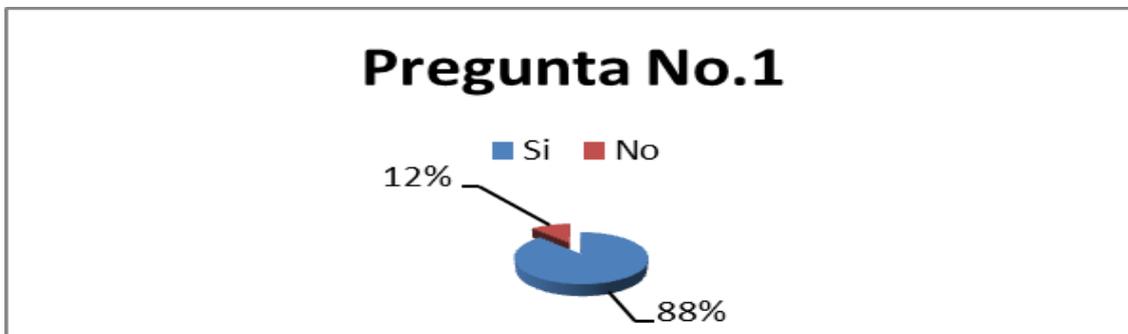
PREGUNTA No. 1

¿Conoce cuáles son las clases de contravenciones de tránsito contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

Cuadro No.1 Clasificación de las contravenciones

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	34	88%
No	262	12%
Total =	296	100%

Gráfico No.1 Clasificación de las contravenciones



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De los datos arrojados por los abogados de libre ejercicio se pudo colegir que el 88% por ciento de los encuestados conocen la clasificación de las contravenciones de tránsito, por otra parte el 12% de los mismos indican que no conocen a cabalidad las disposiciones completadas de las contravenciones.

Elaborado por: Israel Jaramillo

Fuente: Encuestas realizadas a los abogados de libre ejercicio

PREGUNTA No. 2

¿Considera adecuada la clasificación de las contravenciones que contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

Cuadro No.2 Clasificación adecuada de las contravenciones

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	93	32%
No	203	68%
Total =	296	100%

Gráfico No.2 Clasificación adecuada de las contravenciones



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los encuestados indican que el 68 % que no están de acuerdo con lo que la clasificación que la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial sobre las contravenciones muy graves no son adecuadas, y existen algunas contravenciones que deberían estar con dicha calidad, por otra parte el 32% por ciento indica que si está de acuerdo con las disposiciones de las contravenciones.

Elaborado por: Israel Jaramillo

Fuente: Encuestas realizadas a los abogados de libre ejercicio

PREGUNTA No. 3

¿Está de acuerdo con las sanciones contempladas para la clasificación de las contravenciones muy graves de tránsito?

Cuadro No.3 Sanciones de las contravenciones

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	110	27%
No	186	73%
Total =	296	100%

Gráfico No.3 Sanciones de las contravenciones



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 73% de los encuestados indican que no están de acuerdo con las sanciones contempladas para la clasificación de las contravenciones muy graves de tránsito, por otra parte el 27% de los encuestados indican que están totalmente de acuerdo con las disposiciones que regulan las contravenciones, en especial las contravenciones muy graves.

Elaborado por: Israel Jaramillo

Fuente: Encuestas realizados a los abogados de libre ejercicio

PREGUNTA No. 4

¿Está de acuerdo con los casos que contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre las contravenciones muy graves?

Cuadro No.4 Tipificación de las contravenciones muy graves

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	123	24%
No	173	76%
Total =	296	100%

Gráfico No.4 Tipificación de las contravenciones muy graves



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

En conformidad con los datos obtenidos en las encuestas se puede ver que el 76% de los abogados indican que discrepan con las situaciones que se presentan para las contravenciones muy graves, por otra parte el 24% por ciento de los mismo, indican que sí que están de acuerdo con los casos que contemplan la ley en materia de tránsito.

Elaborado por: Israel Jaramillo

Fuente: Encuestas realizadas a los abogados de libre ejercicio

PREGUNTA No. 5

¿Creé que las sanciones que contemplan las contravenciones muy graves vulneran el principio de proporcionalidad y el derecho de libertad personal?

Cuadro No. 5 Contravenciones y el principio de proporcionalidad

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	192	65%
No	104	35%
Total =	296	100%

Gráfico No. 5 Sanciones contravenciones y el principio de proporcionalidad



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

En cuanto a relación con esta pregunta se determina que el 65% de los encuestados indican que las contravenciones muy graves de tránsito vulnera el principio de proporcionalidad así como también el derecho de libertad, por otra parte con el 35% indican que no vulneran ninguno de los derechos y principios mencionados la clasificación de estas contravenciones.

Elaborado por: Israel Jaramillo

Fuente: Encuestas realizadas a los abogados de libre ejercicio

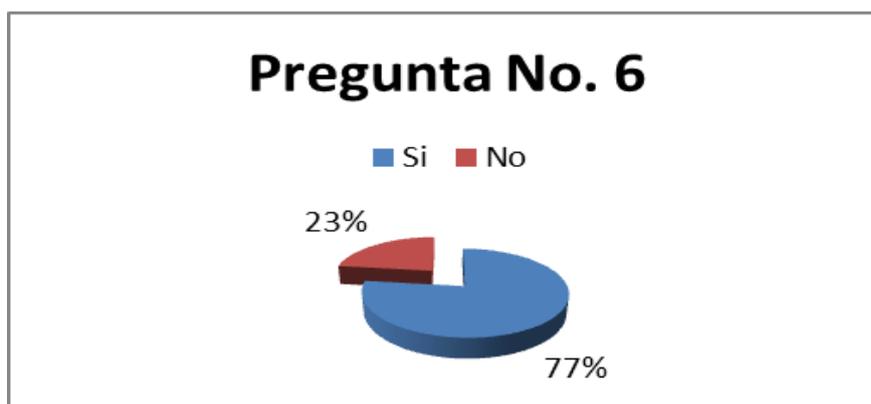
PREGUNTA No. 6

¿Considera necesario que se reclasifique las contravenciones muy graves para proteger el derecho a la libertad personal y el principio de proporcionalidad?

Cuadro No. 6 Derecho a la libertad y principio de proporcionalidad

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	228	77%
No	68	23%
Total =	296	100%

Gráfico No. 6 Derecho a la libertad y principio de proporcionalidad



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

El 77% de los encuestados consideran que si es necesario proteger el derecho a la libertad y el principio de proporcionalidad, por lo que cree que es necesario reclasificar las contravenciones, en cuanto a lo que tiene que ver con el 23% de los encuestados encontramos que no cree que la ley en materia de tránsito vigente, al estar clasificadas las contravenciones como están vulnera el derecho de libertad personal y mucho menos, el de proporcionalidad.

Elaborado por: Israel Jaramillo

Fuente: Encuestas realizadas a los abogados de libre ejercicio

PREGUNTA No. 7

¿Considera necesario que se reclasifique las contravenciones muy graves reconsiderando las sanciones impuestas por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

Cuadro No.7 Reclasificación de las Contravenciones para proteger el derecho de la libertad personal y el principio de proporcionalidad

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	228	77%
No	68	23%
Total =	296	100%

Gráfico No. 7 Reclasificación de las Contravenciones para proteger el derecho de la libertad personal y el principio de proporcionalidad



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Relación de esta pregunta se observa que el 77% considera que es necesario reclasificar las contravenciones para proteger el derecho de libertad y el principio de proporcionalidad, en cuanto la otra parte con el 23% indican que no se debe realizar nuevamente una reclasificación.

Elaborado por: Israel Jaramillo

Fuente: Encuestas realizadas a los abogados de libre ejercicio

PREGUNTA No. 8

¿Estaría de acuerdo con una Ley reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que reclasifique las contravenciones muy graves?

Cuadro No 8. Ley Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que reclasifique las contravenciones muy graves

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	246	83%
No	50	17%
Total =	296	100%

Gráfico No.8 LOTTTSV y reclasificación de las contravenciones muy graves



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Con los datos analizados encontramos que el 83 % de los encuestados indican que si están de acuerdo en que se realice una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que reclasifique las contravenciones muy graves, por otra parte el 17% señala que no se debe realizar dicha reforma.

Elaborado por: Israel Jaramillo

Fuente: Encuestas realizadas a los abogados de libre ejercicio

Interpretación de Datos

Dentro de las diferentes respuestas obtenidas en las encuestas de los abogados se pudo determinar que realmente el hecho de estructurar una norma involucra el compromiso a cumplir con la sociedad y con el cumplimiento de los derechos humanos, de tal forma que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, no cuenta con estos requisitos que se han hecho notorio y han producido vulneración a los principios y derechos constitucionales, cierto es que esta ley ha tenido como vida jurídica la protección de la vida de todos los ciudadanos que transitan por las carreteras, y que se encuentran en riesgo latente porque su vida depende de la responsabilidad de aquellos conductores que van por la carretera, pero así mismo se debe recordar que nadie sale a matar, penosamente estas circunstancias han sido regulados con penas que vulneran los derechos de los ciudadanos, pero también debe buscar otros medios para trabajar con la educación vial de los transeúntes y de los conductores, el aumento de las contravenciones han sido significantes para el trabajo de los juzgados, aumentó también la congestión de las causas, el incumplimiento del precepto que indica que la prisión preventiva será utilizada de manera excepcional, no es aplicada por la legislación en materia de tránsito, porque con ello se ha visto, que existen diferentes situaciones que también deberían regularse, como la persona que es detenida por exceso de velocidad, sea madre o padre de familia qué hace tres días detenida, con quién deja el cuidado de sus hijos, a quién le responsabiliza su trabajo, cómo hace para no ser despedida, y sobre todo si pierde el trabajo, quién alimentaría luego de esos tres días a su familia?.

Conforme a esto, la mayoría de los encuestados se encuentran de acuerdo que la norma de tránsito debe contemplar otros parámetros para algunas contravenciones considerando de tal forma que la propuesta que se presenta en este trabajo de investigación permitirá respaldar el mismo con la aceptación de quienes son profesionales y practican el derecho.

Verificación de la hipótesis

La hipótesis se plantea en base a la variable del problema, por medio de la inferencia estadística y con los datos obtenidos en la encuesta, se realiza los cálculos respectivos mediante cuadros específicos para determinar su aprobación o la existencia de acciones positivas en bien de la comunidad.

Formulación de la Hipótesis

Modelo Lógico:

Hipótesis Nula: (H0). “ La inadecuada clasificación de las contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial SI influye significativamente en el cumplimiento de los principios de proporcionalidad y el derecho a la libertad individual ”.

Hipótesis Alternativa: (H1). “La inadecuada clasificación de las contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial NO influye significativamente en el cumplimiento de los principios de proporcionalidad y el derecho a la libertad individual”.

Modelo Matemático:

$$H_0 \neg = H_1$$

$$H_0 \neg \neq H_1$$

Elección de la Prueba Estadística

Chi – cuadrado

Modelo Estadístico:

Para un contraste bilateral y por la existencia de la tabla de contingencia, se escoge un modelo estadístico del Xi-Cuadrado, cuya ecuación es:

$$X^2 \neg$$

Región de Aceptación y Rechazo: Cuando se obtiene de libertad y un nivel de significado de 5%, el valor en la tabla del Xi

Nivel de Significación:

Se escoge un nivel de significación del 5% o 0,05, para realizar la comprobación de hipótesis.

DÓNDE:

gl: Grados de libertad
n: Número de filas
m: Número de columnas

Por tanto.

gl: (2-1) (2-1)

gl: (1) (1)

gl: 1

Para la presente investigación en la verificación de la hipótesis utilice como método del Chi - Cuadrado. Para lo cual seleccione la Pregunta N°- .5 y la pregunta N°-8 de las encuestas. Las cuales servirán de base para la comprobación de las hipótesis planteadas

Estadístico de Prueba Chi-cuadrado

Frecuencias observadas y esperadas

En la tabla de distribución se encontró el valor $X^2 = 3.8$ con él se va a trabajar para la comprobación del Chi - cuadrado

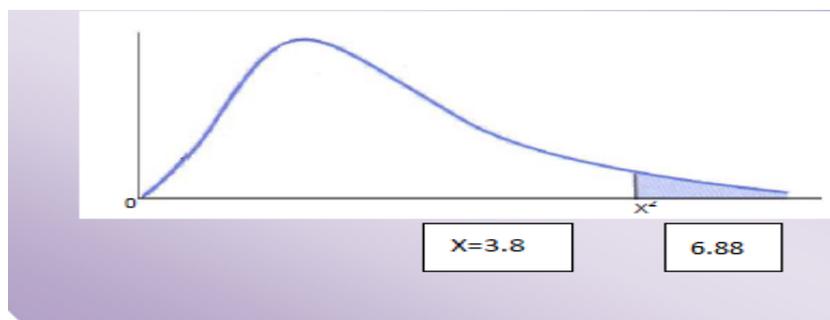
MATRIZ DE FRECUENCIAS ESPERADAS			
CLASIFICACIÓN DE LAS		PRINCIPIO DE	
PREGUNTAS	SI	NO	TOTAL
PREGUNTA 2	203	63	266
PREGUNTA 8	93	34	127
TOTAL	296	97	393

MATRIZ DE FRECUENCIAS OBSERVADAS			
LOTTSV Y LAS		PRINCIPIO DE	
CONTRAVENCIONES		PROPORCIONALIDAD	
PREGUNTAS	SI	NO	TOTAL
PREGUNTA 1	93	50	296
PREGUNTA 2		206	24
TOTAL	339	256	

TABLA DE FRECUENCIAS ESPERADAS Y OBSERVADAS				
fo	fe	fo-fe	(fo-fe) ²	(fo-fe) ² /fe
203	200	3	9	0,045
63	66	-3	7	0
93	96	-3	7	0
34	31	3	7	0
393	393	0	30	7

TABLA DE FRECUENCIAS ESPERADAS Y OBSERVADAS				
fo	fe	fo-fe	(fo-fe) ²	(fo-fe) ² /fe
203	200	3	9	0,045
63	66	-2,60	6,76	0,10
93	96	-2,65	7,02	0,07
34	31	2,66	7,08	0,23
393	393	0,41	29,86	6,88

REPRESENTACIÓN GRÁFICA



Por tanto: $6.88 > 3.8$ (Se rechaza la H_0 y se acepta la H_a)

Interpretación: Mediante la comprobación realizada se ha determinado que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la alterna que indica que la inadecuada clasificación de las contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial SI influye significativamente en el cumplimiento de los principios de proporcionalidad y el derecho a la libertad personal.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES:

- Al haber concluido esta investigación, es evidente la problemática que fue objeto de estudio, la incidencia de la proporcionalidad contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en relación a las contravenciones del literal e y g que están inmersos en dos artículos de distintas clases de contravenciones y que por ende provocan conflictos en la aplicación de la Ley.
- La necesidad urgente de presentar el Proyecto de Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial permite proteger los derechos de libertad y el principio de proporcionalidad, y sobre todo el principio de legalidad.
- La normativa en disputa atenta claramente a la libertad plena del derecho al trabajo de la operadora en su conjunto al ser sancionada solidariamente por una de sus unidades con la suspensión del permiso de operación.

RECOMENDACIONES

- La Asamblea Nacional conjuntamente con la Agencia Nacional de Control de Tránsito deben implementar una difusión masiva de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deberá poner en consideración las observaciones que se proponen en el presente trabajo investigativo para regular totalmente las disposiciones contravencionales de tránsito.
- El órgano legislativo deberá garantizar de forma real, la aplicación directa e inmediata del derecho de protección de la debida proporcionalidad consagrado en la Constitución de la República como norma suprema en relación a la materia de tránsito. La Asamblea Nacional debe tramitar la reforma del Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el sentido que sea considerada sobre el exceso de velocidad, así como también lo que tiene que ver con la falta de palabra (obra) a la autoridad.
- La Universidad Técnica de Ambato deberá considerar el presente trabajo investigativo como proyecto para proteger la seguridad jurídica.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Datos Informativos

Título

El Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial para reclasificar las contravenciones de tránsito y sus respectivas sanciones

Institución Ejecutora

Corte Provincial de Justicia de Tungurahua

Beneficiarios

El principal beneficiario en este trabajo es el ciudadano ecuatoriano, siendo que se con ello permitirá garantizar el principio de proporcionalidad y el derecho a la libertad personal.

Ubicación: Calle Sucre y Guayaquil

Tiempo estimado para la ejecución: 1 año

Equipo técnico responsable: El investigador

Cobertura: Nivel Nacional.

Localización: Región Sierra (Provincia de Tungurahua).

Cantón: Ambato.

Costo: 1 285,59 USD.

Antecedentes de la Propuesta

La vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a partir de su publicación en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, y el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376, de fecha 3 de junio del año 2.009, y sus diversas reformas ha transformado el marco jurídico, como consecuencia, otras son las reglas de juego que tienen que asumir y enfrentar los peatones y conductores de vehículos; la sociedad ecuatoriana necesitaba ponerse a tono con la realidad diaria, que regule el transporte y la circulación vial de una manera técnica y ordenada como la tienen otros países más desarrollados que el nuestro, y no vulnerar principios y derechos fundamentales, como la proporcionalidad y la libertad de las personas, cierto es que esta ley lo que pretende es velar por el bienestar del transeúnte, conductor y de todos los usuarios viales, que día a día estamos expuestos a sufrir un percance de tránsito, pero la ley no debe convertirse en castigadora sino al contrario debería ser preventiva para evitar el cometimiento de infracciones de tránsito.

Por todo lo anteriormente mencionado la propuesta de reclasificar las contravenciones de tránsito y sus respectivas sanciones mediante un proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad es una alternativa de solución apta para los peatones y conductores de vehículos.

Justificación

La Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial, y con el objetivo de dar una solución al mismo, propongo incorporar la reforma donde se reclasifique las contravenciones muy graves que se encuentran tipificadas en otras contravenciones y algunas contravenciones muy graves que no deberían estar contempladas como tales, de esta forma lo que se pretende es restablecer la aplicación del principio de proporcionalidad, que como se reconoce es un principio constitucional, que debe prevalecer sobre todos los principios de tal forma que permita consolidar las disposiciones de nuestra norma suprema, y restablecer no sólo dicho principio, sino garantizar el derecho a la libertad

personal, al derecho de trabajo en fin entre otros derechos que son vulnerados por la aplicación de algunas contravenciones que no deberían poseer esa calidad.

De igual forma cabe resaltar que no solo es esta disposición del literal e) del artículo 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial que vulnera el derecho de la libertad a las personas, por lo que se hace necesario una reformulación de las disposiciones que contempla el artículo en mención, existe una desproporcionalidad de la pena que es evidente y violatoria de derechos, siendo que los legisladores hayan perdido el enfoque que tiene esta ley, y hayan mezclado algunas contravenciones de tránsito de mayor y menor gravedad sin hacer un análisis exhaustivo para su aplicación.

Objetivos

Objetivo General

Garantizar el cumplimiento del principio de proporcionalidad y el derecho a la libertad personal en las contravenciones de tránsito.

Objetivos Específicos

Viabilizar el cumplimiento de los principios y derechos constitucionales, para constituir un verdadero Estado Constitucional de Derechos y Justicia.

Aportar en el desarrollo del procedimiento en materia de tránsito, para que cubran los aspectos contradictorios de la norma.

Análisis de Factibilidad

Cuando se encuentra en riesgo un principio o derecho constitucional, las formas para garantizarlo se vuelven innumerables, al igual que el interés de los órganos competentes, de acuerdo con ello existe la apertura del Consejo de la Judicatura al igual que si se llegará a la Asamblea, quien como organismo regulador y creador de leyes se ha preocupado para una adecuada norma de tránsito, y se ha dado cuenta que las fallas aún persisten y que está ya tratando de evitar algunas sanciones que traspasan la realidad procesal penal de tránsito, y pisotean los principios del sistema constitucional vigente, poniendo como referencia que se pretende reclasificar algunas contravenciones depende

su gravedad y conmoción social, no se puede vulnerar y atentar la libertad personal por una contravención que cierto es, rompe con el ordenamiento jurídico, pero su proporcionalidad en cuanto con la norma suprema sale de contexto, siendo necesario recalcar que la misma considera toda persona que es penalizada tendrá una pena proporcional al acto, al igual que considera que la prisión preventiva deberá ser utilizada como medida de excepción, para una sanción, de acuerdo con las condiciones que se presente.

Fundamentación

Anteproyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

ASAMBLEA NACIONAL

Considerando:

Que, el artículo 75 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone que toda persona tiene derecho al acceso al trabajo, a la libertad e integridad personal, a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses;

Que, el artículo 76, numeral 6 dispone que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza;

Que, el artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone, que la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes;

Que, para que los mandatos constitucionales tengan una efectiva aplicación y realización en materia de tránsito, es indispensable introducir modificaciones sustanciales en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En ejercicio de sus facultades y atribuciones, constitucionales y legales, expide la siguiente:

LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Art. 1. Deróguese el inciso último del artículo 139.

Art. 2. Elimínese del inciso último del artículo 140 los siguientes literales:

e), i), o) y u).

Art. 3. Elimínese del art. 141 el literal o) y coloquese en el artículo 142 respecto a la contravencion grave de primera clase.

Art. 4. Elimínese del art. 141 el literal x) y coloquese en el articulo 142 respecto a la contravención grave de primera clase.

Art. 5. Agréguese en el art. 141 el literal c) del articulo 142 respecto a la contravencion grave de primera clase.

Art. 6 . Elimínese del art. 142 el literal e).

Art. 7. Elimínese del art. 142 el literal g).

Art. 8. Elimínese del art. 142 el literal j) y agreguese antes del inciso final del Art. 143 respecto a las contravenciones graves de segunda clase.

Art. 9. Sustitúyase el artículo 144 del inciso primero por el siguiente:

Incurrir en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con una multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y 10 puntos en el registro de su licencia de conducir;

Art.10. Agréguese luego del literal d) del artículo 144 el siguiente:

“El que faltare de palabra u obra a la autoridad o agente de tránsito”.

Art. 11. Elimínese del art. 145 el literal d) y agréguese después del literal d) del Art. 144, el siguiente:

- e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad del rango moderado en adelante, de conformidad con las siguientes tablas.

1. Para vehículos livianos, motocicletas y similares:

Tipo de vía	Rango moderado	Multa (50%RMBUTG y -9p)
Urbana	>50 Km/h - <60 Km/h	>60 Km/h
Perimetral	>90 Km/h - <120 Km/h	> 120 Km/h
Rectas en carreteras	>100 Km/h - <135 Km/h	> 135 Km/h
Curvas en carreteras	>60 Km/h - <75 Km/h	> 75 Km/h

-9p= Menos nueve puntos de la Licencia de Conducir

2. Para vehículos de transporte público de pasajeros:

Tipo de vía	Rango moderado	Multa (50%RMBUTG y -9p)
Urbana	>40 Km/h - <50 Km/h	>50 Km/h
Perimetral	>70 Km/h - <100 Km/h	> 100 Km/h
Rectas en Carreteras	>90 Km/h - <115 Km/h	> 115 Km/h
Curvas en carreteras	>50 Km/h - <65 Km/h	> 65 Km/h

-9p= Menos nueve puntos de la Licencia de Conducir

3. Para vehículos de transporte de carga:

Tipo de vía	Rango moderado	Multa (50%RMBUTG y -9p)
Urbana	>40 Km/h - <50 Km/h	>50 Km/h
Perimetral	>70 Km/h - <95 Km/h	> 95 Km/h
Rectas en Carreteras	>70 Km/h - <100 Km/h	> 100 Km/h
Curvas en carreteras	>40 Km/h - <60 Km/h	> 60 Km/h

-9p= Menos nueve puntos de la Licencia de Conducir

Art. 12. Agréguese despues del literal e) en el Art. 144 el literal c) del art. 145.

Art. 13. Sustitúyase el artículo 145 inciso primero por el siguiente:

Incorre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días y multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y reducción de doce puntos en su licencia de conducir:

Art. 14. Elimínese del inciso penúltimo del artículo 145 el literal c) y sustituyase por el siguiente:

En el caso del literal a) no se aplicará la reducción de puntos. En los casos señalados en el los literales f) y h), no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con un mínimo de tres remuneraciones basicas unificadas del trabajador en general, y el vehiculo será retenido con un plazo mínimo de 8 días.

El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente Ley entrará envigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito en la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, a los 31 días del mes de agosto de dos mil trece.

Gabriela Rivadeneira Burbano.

PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL.

Dra. Libia Rivas.

SECRETARIA GENERAL.

Metodología Modelo Operativo

PLAN DE ACCIÓN DE LA PROPUESTA

FASES	METAS	ACTIVIDADES	RECURSOS	TIEMPO																RESPONSABLE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	COSTOS	
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
Sensibilización	Determinar las ventajas y desventajas de la reclasificación de las contravenciones	Análisis del sector	Humano	■																Tutor y Autor	Informe Sectorial	\$ 59,00	
		Utilización de técnicas e instrumento de investigación	Humano y Tecnológico		■	■															Autor	Encuestas y entrevistas	\$ 28,50
		Aplicar encuestas	Humano			■															Autor	Análisis e interpretación	\$ 103,25
Promoción	Conseguir la aplicación efectiva, de los principios y derechos constitucionales	Elaboración de programas sectorizados	Humano				■													Tutor y Autor	Programas de Sectorización	\$ 147,50	
		Estudio de los procesos jurídicos sobre las medidas cautelares	Humano y Tecnológico					■													Autor	Informe de los Procesos	51,24
		Aplicación estadística de las contravenciones	Tecnológico y Económico						■	■	■										Autor	Informe Estadístico	220,5
Sociabilización	Implementar una estrategia de discusión de la propuesta realizada a fin de obtener el grado de aceptación	Publicidad y Promoción de la Propuesta	Humano, Tecnológico y Económico									■	■	■						Autor	Volantes y Medios de Publicidad	264	
		Establecer estrategias que permitan iniciar foros y mesas de discusión	Humano y Económico										■	■	■						Tutor y Autor	Constancia de Asistencia	147
		Llegar a la mente del ciudadano sobre un cambio de la norma mediante conferencias	Humano, Tecnológico y Económico												■						Tutor y Autor	Entrevistas	73,5
Evolución	Si ha mejora o no por los cambios de la norma	Realizar una encuesta electrónica para determinar la aceptación de la propuesta	Humano y Tecnológico															■		Autor	Cuadros estadísticos de aceptación	44,1	
																					\$ 1.285,59		

Administración.

La propuesta será administrada por el equipo responsable, equipo técnico, y se hará según el modelo operativo propuesto, cabe recalcar el grado de factibilidad que debe existir en el modelo de ejecución. Además el investigador inicialmente tendrá como funciones la ejecución del cronograma de actividades que permitirán implantar la propuesta.

Previsión de la Evaluación

Para la previsión de la evaluación se presenta la siguiente Matriz de Análisis Evaluativo para la implementación de la propuesta:

CUADRO N° 9 MATRIZ DE ANÁLISIS EVALUATIVO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
1. ¿Quiénes solicitan evaluar?	El investigador
2. ¿Por qué evaluar?	Porque hay que controlar la efectividad de la propuesta.
3. ¿Para qué evaluar?	Para verificar los objetivos de la propuesta.
4. ¿Qué evaluar?	Cada una de las actividades de la propuesta y resultados obtenidos.
5. ¿Quién evalúa?	El investigador
6. ¿Cuándo evaluar?	Permanentemente
7. ¿Cómo evaluar?	Elaborando encuestas, cuestionarios
8. ¿Con que evaluar?	Fichas, Cuestionarios.

Fuente: Investigador
Elaborado por: Israel Jaramillo

BIBLIOGRAFÍA.

ALVARADO Jorge Eduardo (2005), “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre” Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja. Loja-Ecuador.

ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 98.

ÁLVARO, Jorge Eduardo. (2005) “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre” Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja. Loja-Ecuador.

AUTOMÓVIL CLUB DEL ECUADOR, ANETA (2008), “Aprender a Conducir”

BALSECA RUIZ Carlos Julio (2006), “Los Juicios en materia de Tránsito en Aplicación al Nuevo Sistema Penal” Editorial Jurídica del Ecuador, primera edición, Quito-Ecuador.

BALSECA RUIZ, Carlos Julio (2006) “Los Juicios en materia de Tránsito en Aplicación al Nuevo Sistema Penal” Editorial Jurídica del Ecuador, primera edición, Quito-Ecuador.

CABANELLAS Guillermo (2003), “Diccionario Jurídico” Editorial Heliasta Tomo II, III, IV, Buenos Aires-Argentina.

CABANELLAS, Guillermo. Obra citada. Tomo IV, Página 354.

CADENA Lozada, Raúl. “Principios de la Prueba en Materia Penal” Ediciones nueva Jurídica. Bogotá – Colombia 2004.

CADENA Marco Marcelo (1998), “Las infracciones o delitos de Tránsito, Con sus Analogías a los delitos de Homicidio o al Asesinato” Editorial Crissan Color, Quito-Ecuador.

CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL DEL ECUADOR.

CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL. registro oficial suplemento Nro. 544 de 9 de marzo del 2.009.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, ediciones legales, registro oficial No. 449 de 20 de Octubre del 2008.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO, Policía nacional (2007) “Test de Evaluación”. Quito-Ecuador.

GACETA JUDICIAL SERIE 13, XVII, de fecha septiembre a diciembre del 2.003. Pág. 4280.

GALLEGOS GALLEGOS Simón Tungurahua (2004), “La Responsabilidad en el Delito de tránsito”, Impresores Heda, Quito-Ecuador.

GARCÍA FALCONÍ José (1993), “Manual de Derecho Procesal por Accidentes de Tránsito” Segunda edición, Quito-Ecuador.

GARCÍA FALCONÍ José (1993), “Temas Jurídicos en Materia Civil, Penal, Tránsito, Administración de Justicia y Abogacía”. Editorial Rodín, Quito-Ecuador.

GARCÍA FALCONÍ José (2002), “Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal”, Editor Rodín, primera edición, Quito-Ecuador.

GARCÍA FALCONÍ, José (1993) “Manual de Derecho Procesal por Accidentes de Tránsito” Segunda edición, Quito-Ecuador.

GARCÍA FALCONÍ, José (2002) “Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal”, Editor Rodín, primera edición, Quito-Ecuador.

GÓMEZ TOAPANTA Jesús, “Biocinemática Del Accidente De Tráfico”, JOUVENCEL, M. R. Ediciones Díaz de Santos.

GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 11.

GUERRERO VIVANCO Walter (1996), “Derecho Procesal Penal, Tomo I, Pudeleco Editores, Quito-Ecuador.

HERRERA, Enrique (1998) “Práctica Metodológica de la Investigación Jurídica”, Editorial Astrea, Buenos Aires-Argentina.

IRURRETA Víctor A. (2003), “Accidentología Vial y Pericia” Ediciones La Rocca, Buenos Aires-Argentina.

LARREA HOLGUÍN (2.008) Juan. “Repertorio de Jurisprudencia, Volumen LXII, Quito-Ecuador.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Colecciones de regímenes legales, Ley s/n, julio 2012.

LÓPEZ CALVO (2000) Pedro “Investigación Criminal y Criminalística”. Editorial Temis, Bogotá-Colombia.

MAYA, Germánico (1999) “Guía del Conductor, Como disminuir los Accidentes de tránsito”. Quito-Ecuador.

NOBOA, Edgar E (2001) “Tránsito” Normas y Procedimientos. Policía Nacional, Quito-Ecuador.

OLANO VALDERRAMA Carlos, “Práctica Metodológica de la Investigación Jurídica”, Editorial Astrea, Buenos Aires-Argentina.

REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Colecciones de regímenes legales, Ley s/n, julio 2012.

ROMERO FLORES (2001) Beatriz. “La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes”, Murcia-España.

SOLER, Sebastián (1970) “Derecho Penal Argentino”, Tipografía Editora, Buenos Aires, Argentina.

TAMAYO CASTRO (2004) Horacio. “Manual de Identificación Vehicular” Editorial Publingraf, Quito-Ecuador.

TORRES CHÁVEZ Efraín, “Tratado De Medicina Legal y Elementos de Patología Forense”.

TORRES CHÁVEZ, Efraín (1980) “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con sus reformas de 1.979” Quito-Ecuador.

TORRES CHÁVEZ, Efraín (1998) “Breves Comentarios al Código de Procedimiento Penal del Ecuador”. Editorial Jurídica del Ecuador, séptima Edición, Quito Ecuador.

TORRES CHÁVEZ, Efraín, “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Transporte con sus Reformas”, 1.979, Quito-Ecuador, Pág. 63

VALENZUELA GÓMEZ, Humberto (2007) “Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y seguro Obligatorio”, ARA Editores, Perú.

VILLALBA VEGA Vladimiro. (1987) “Fundamentos de Práctica Forense, Quito-Ecuador.

YAVAR NÚÑEZ, Fernando (2008) “Práctica Explicativa en Materia de Tránsito” Primera edición, Guayaquil-Ecuador.

ZABALA VAQUERIZO, Jorge (1967) “El Proceso Penal Ecuatoriano”, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito-Ecuador.

ZAMBRANO, Rodrigo (2009) “Nuevos Sueldos Básicos Unificados del trabajador en General, editorial Edicontab, Quito-Ecuador.

ANEXOS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

MARQUE CON UNA X LA RESPUESTA CORRECTA.

Encuesta dirigida a los abogados de libre ejercicio

1.- ¿Conoce cuáles son las clases de contravenciones de tránsito contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

SI NO

2.- ¿Considera adecuada la clasificación de las contravenciones que contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

SI NO

3.- ¿Está de acuerdo con las sanciones contempladas para la clasificación de las contravenciones muy graves de tránsito?

SI NO

4.- ¿Está de acuerdo con los casos que contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre las contravenciones muy graves?

SI NO

5.- ¿Creé que las sanciones que contemplan las contravenciones muy graves vulneran el principio de proporcionalidad y el derecho de libertad personal?

SI NO

6.- ¿Considera necesario que se reclasifique las contravenciones muy graves para proteger el derecho a la libertad personal y el principio de proporcionalidad?

SI NO

7.- ¿Considera necesario que se reclasifique las contravenciones muy graves reconsiderando las sanciones impuestas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

SI NO

8.-¿Estaría de acuerdo con una Ley reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que reclasifique las contravenciones muy graves?

SI NO

GLOSARIO

Acta. Relación escrita, en la que se hace constar un hecho, una obligación, un juicio, etc.

Acusación. Acción y efecto de acusar. Petición ante la jurisdicción penal de que se castigue el delito cometido por una o más personas

Alegato. Escrito en el cual el abogado expone las razones que sirven de fundamento al derecho de su representado, impugnando a las de la parte contraria.

Autor. Sujeto activo del delito. Se consideran autores los que toman parte directa en la ejecución del hecho, los que fuerzan o inducen a otros a ejecutarlo, los que cooperan en la ejecución del hecho con un acto sin el cual no se hubiera efectuado.

Carga de la prueba. Doctrina personal relativa a las consecuencias de falta de prueba de aquellos hechos incorporados por las partes al proceso. Conjunto de normas que ha de aplicar el juzgador en el momento de fallar, para determinar, no qué parte ha de probar un hecho, sino cuál de ellas habría tenido que probar el hecho que no aparece probado.

Caso fortuito. El suceso inopinado, que no se puede prever ni resistir. El Código Civil lo define, en el art. 1.105, como "aquellos sucesos que no hubieran podido preverse; o que, previstos, fueran inevitables". En Derecho Penal el caso fortuito constituye circunstancia eximente de la responsabilidad en los delitos o faltas

Cautelar. Dícese de las medidas de precaución que pueden adoptarse en el proceso judicial, al objeto de garantizar el resultado del mismo, paliando las consecuencias de su duración. Tal es el caso del embargo preventivo.

Circunstancias Agravantes. Son aquellas que aumentan la responsabilidad criminal.

Circunstancias eximentes. Aquellas particularidades de la acción o de la omisión que imprimen, al acto definido como delito, cierto carácter que lo justifica o que determina la impunidad del agente.

Citación. Diligencia en virtud de la cual se convoca a una persona para que acuda a un determinado acto, judicial o extrajudicial.

Competencia. Atribución, potestad, actitud para conocer una autoridad de un determinado asunto. En Derecho Procesal, las reglas de competencia determinan el conocimiento de los distintos litigios por parte de los diversos jueces y tribunales, combinándose tres criterios al efecto y que son el de competencia objetiva, que atendiendo al objeto del proceso, determina qué tipo de tribunal entre los del mismo grado debe de conocer con exclusión de todos los demás tipos, entendiéndose por objeto tanto la cuantía o valor de la pretensión como la materia; el de competencia funcional que responde a la consideración de que en un mismo proceso pueden intervenir distintos tribunales.

Culpa. Infracción de ley cometida libremente y sin malicia, por alguna causa que pudo y se debió evitar. Omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación o corresponda a las circunstancias de personas, tiempo y lugar. Su presencia genera responsabilidad civil tanto contractual como extracontractual, en su grado mínimo o de menor entidad, y responsabilidad penal en su grado medio y máximo, tomando la denominación legal de imprudencia simple e imprudencia temeraria.

Culposo. Relativo a la culpa. Se aplica a aquellos delitos en los que está ausente el dolo, esto es, cometidos por imprudencia y con ausencia de malicia.

Daño emergente.- Detrimento o disminución de valor derivada del incumplimiento de una obligación.

Daño moral. Lesión sufrida por una persona de carácter afectivo y no patrimonial, y cuya indemnización es procedente en Derecho.

Daños y perjuicios. Son daños el mal sufrido por una persona, u ocasionado en una cosa, a causa de una lesión que rehace directamente sobre ellas; y perjuicios la ganancia cierta que ha dejado de obtenerse. Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurriesen en dolo, negligencia o morosidad y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquellas (Art. 1.101 del CC).

Denuncia. Manifestación de conocimiento verbal o escrito efectuada ante las autoridades judiciales o policiales, de un hecho punible, siendo una obligación por parte de toda persona que presenciase la perpetración de cualquier delito público

Dolo. Engaño, fraude. En Derecho civil, es la voluntad maliciosa y desleal en el cumplimiento de obligaciones, o en su constitución.

Fallo. Sentencia o pronunciamiento definitivo en un pleito. Parte dispositiva de la sentencia, condenando o absolviendo al demandado, y resolviendo todos los puntos litigiosos que hayan sido objeto de debate.

Incompetencia. Defecto de actitud o facultad de un tribunal para conocer de una causa. Constituye excepción dilatoria.

Juez. Funcionario perteneciente a la carrera judicial, único investido de autoridad para juzgar y hacer ejecutar lo juzgado, en las causas de sus respectivas competencias. También los Jueces de Paz, que no pertenecen a la carrera judicial, y son de carácter lego, ejerciendo su cargo en pequeñas localidades con limitadas funciones jurisdiccionales.

Juicio. Capacidad o facultad de una persona para distinguir entre el bien y el mal. Sensatez, cordura. En Derecho procesal suele utilizarse como término sinónimo a proceso, sin embargo no puede identificarse, ya que el juicio equivale a la función intelectual que el juez realiza en la sentencia a base de razonamientos lógicos y valoraciones jurídicas que culminan con el fallo.

Jurisdicción. Autoridad. Poder para aplicar las Leyes. Territorio en que un Tribunal ejerce su autoridad. Facultad de decir el derecho y determinar la solución

jurídica adecuada para cada supuesto conflictivo concreto, y que corresponde exclusivamente a los Jueces y Tribunales.

Non bis in ídem. No dos veces por la misma causa. En materia penal, que no debe castigar dos veces por el mismo delito.

Pena. Sanción o castigo establecido por la Ley para los autores y responsables de infracciones. Sanciones específicas comprendidas en el CP., susceptibles de imponerse a los responsables de delitos y faltas y que están recogidas en el CP.

Perjudicado. Se dice del título de crédito cuando su eficacia se reduce por haber omitido ciertas formalidades, como las de presentación para la aceptación y el pago (Letra de cambio perjudicada). Cualquier individuo que ha sufrido lesión en sus derechos o daño en sus intereses.

Prenda. Garantía real que se constituye sobre bienes muebles, para garantizar el cumplimiento de una obligación, y con entrega de la posesión al acreedor para en caso de incumplimiento poder cobrarse con cargo a ella (Art. 1.857 del CC).

Prescripción. Por ella y con las condiciones determinadas por la Ley, se adquiere el dominio y demás derechos reales (Prescripción adquisitiva), y también se extinguen del mismo modo los derechos y acciones por el transcurso del tiempo y los plazos establecidos normativamente.

Presunción. Conjetura. Indicio. Decisión legal salvo prueba en contrario. Hay dos especies de presunción, a saber: una determinada por la ley, que se llama presunción legal o de derecho, y otra que forma el juez, por las circunstancias, antecedentes, concomitantes o subsiguientes al hecho principal que se examina, y se llama presunción del hombre (Art. 1.249 CC). La primera es de dos clases; pues o tiene tal grado de fuerza que contra ella no se admite prueba, y entonces se llama presunción *juris et de jure*, de derecho y por derecho; o sólo se considera cierta mientras no se pruebe lo contrario, y en tal caso se llama presunción *juris tantum*.

Procesado. Persona frente a la cual se ha dictado auto de procesamiento por existir indicios racionales de que ha participado en la comisión de un delito.

Prueba. Demostración o justificación de la existencia real de los hechos alegados. Fase o período procesal dirigido a la constatación o verificación de los hechos controvertidos.