



1859

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**

**MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA**

**CARRERA DE DERECHO**

TÍTULO:

**“REGULACIÓN EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA REBAJA DE PUNTO DE LA LICENCIA DE EXTRANJEROS”**

TESIS PREVIO A LA OBTENCION  
DEL TÍTULO DE ABOGADA

AUTORA: Alicia Lucila Villagómez Guamán

DIRECTOR: Dr. Stalin Blacio Aguirre PHD.

LOJA- ECUADOR  
2014

## CERTIFICACIÓN

Ab. PhD. Galo Stalin Blacio Aguirre

DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA MODALIDAD  
ESTUDIOS A DISTANCIA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

CERTIFICA:

Haber dirigido el desarrollo de la tesis de Abogada de los Tribunales de la República del Ecuador titulada, "REGULACIÓN EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA REBAJA DE PUNTO DE LA LICENCIA DE EXTRANJEROS"; presentada por la postulante Alicia Lucila Villagomez Guamán y, por considerar que la misma cumple con los requisitos exigidos con las normas de nuestra universidad para que pase a estudio del Tribunal de Grado.

Loja, agosto del 2014.

  
Ab. PhD. Galo Stalin Blacio Aguirre  
DIRECTOR DE TESIS

## AUTORIA

Yo, Alicia Lucila Villagómez Guamán, declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicas de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

**Autor:** Alicia Lucila Villagómez Guamán

**Firma:** 

**Cédula:** 0602885287

**Fecha:** Loja, Octubre del 2014

**CARTA DE AUTORIZACION DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACION ELECTRONICA DEL TEXTO COMPLETO**

Yo, Alicia Lucila Villagómez Guamán, declaro ser autor de la tesis Titulada **“REGULACIÓN EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA REBAJA DE PUNTO DE LA LICENCIA DE EXTRANJEROS”**. Como requisito para optar al título de **Abogado**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de su visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de Información de país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización en la ciudad de Loja a los 20 días del mes de Octubre del dos mil catorce, firma el autor.

Firma: 

**Autor:** Alicia Lucila Villagómez Guamán

**Cedula:** 0602885287

**Dirección:** Lago Agrio, Av. Circunvalación y Petrolera

**Correo Electrónico:** Alicia\_villagomez\_77@hotmail.com

**Teléfono:** 0990233836

**DATOS COMPLEMENTARIOS:**

**Director de Tesis:** Dr. Galo Blacio Aguirre PHD..

**Tribunal de Grado:**

|  |            |
|--|------------|
| Dr. Felipe Neptali Solano Mg. Sc.      | PRESIDENTE |
| Dr. Augusto Astudillo Ontaneda Mg, Sc. | VOCAL      |
| Dr. Marcelo Costa Cevallos Mg, Sc.     | VOCAL      |

## **AGRADECIMIENTO**

Quiero llegar con el más sincero agradecimiento en primer lugar a la Universidad Nacional de Loja, y su Modalidad Estudios a Distancia, en la persona de sus Autoridades y Catedráticos, quienes influyeron con sus conocimientos en mi formación profesional, así como también al personal administrativo. De manera muy especial al Dr. Stalin Blacio Aguirre, por su acertada conducción en el presente trabajo de tesis.

A sí como, a cada uno de mis familiares y compañeras de grupo, que de una u otra forma me apoyaron para la consecución de tan importante meta en mi carrera profesional.

Alicia Lucila Villagomez Guamán

## DEDICATORIA

La presente tesis, investigada y reflexiva la dedico:

**A DIOS**, por ser la Luz que guía mi camino, llevándome a la culminación de mis más anhelados sueños,

A mi familia, por su apoyo y comprensión para la culminación de mi carrera.

Alicia Lucila Villagomez Guamán

## **TABLA DE CONTENIDOS**

1. TÍTULO

2. RESUMEN

2.1. Abstract.

3. INTRODUCCIÓN

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Reducción de puntos

4.1.2. Licencia de conducir

4.1.3. Extranjeros

4.1.4. Contravenciones de tránsito

4.1.5. Multa pecuniaria

4.1.6. Remuneración básica unificada

4.1.7. Igualdad

4.1.8. Consecuencias jurídicas

4.1.9. Regulación

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. Inaplicabilidad de puntos en las contravenciones de tránsito

4.2.2. Consecuencias jurídicas que conlleva la rebaja de puntos en la inaplicabilidad en la licencia de extranjeros

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador

4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

## 5. MATERIALES Y MÉTODOS

## 6. RESULTADOS

### 6.1. Análisis e interpretación de la encuesta

### 6.2. Resultados de las entrevistas

## 7. DISCUSIÓN

### 7.1. Verificación de objetivos

### 7.2. Contrastación de hipótesis

### 7.3. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma

## 8. CONCLUSIONES

## 9. RECOMENDACIONES

### 9.1. Propuesta de reforma

## 10. BIBLIOGRAFÍA

## 11. ANEXOS

## ÍNDICE



## **1. TÍTULO**

**“REGULACIÓN EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,  
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA REBAJA DE PUNTO DE LA  
LICENCIA DE EXTRANJEROS”**

## 2. RESUMEN

De acuerdo al Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece, *“se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.*

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

*Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida”*

Se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre. Pero más sucede que este sistema es aplicado solo en nuestro país, que nada se indica de las licencias de conducir de las personas extranjeras que vienen con licencias internacionales, para este sistema no hay rebaja de puntos.

Es necesario que se regule las licencias de dichas personas, porque las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, ya que debe establecerse la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito.

## **2.1. Abstract.**

According to Article 97 of the Organic Law on Land Transport, Traffic and Road Safety, states, "the scoring system applied to driver's licenses , for cases of committing traffic violations in accordance with this Act is instituted and the relevant Regulations.

Driver's licenses will be granted under the scoring system; the time of issue, the document will score points for all categories of driving licenses applicable to those obtaining for the first time, come to renew or change categories. Driver's licenses will be awarded 30 points for their regular 5-year validity period and a point reduction system will be used for each violation"

Points are instituted as a mechanism of penalties for traffic violations committed by drivers of motor vehicles according to the Land Transport Act. But it happens that this system is applied only in our country, nothing indicates that the driver's licenses of foreigners that come with international licenses for this system there is no reduction in points.

It is necessary that the licenses of such persons is regulated because traffic offenses can be committed by drivers operating vehicles that have licenses issued in our country and foreigners who come with licenses from other countries , as the legal equality should be established to all arriving to commit traffic violations.

### 3. INTRODUCCIÓN

El sistema procesal jurídico ecuatoriano es un medio para la realización de la justicia que consagran los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal y sobre todo de un proceso de regular las conductas generales de las personas por medio de la normatividad de carácter general, por lo que he planteado el siguiente tema “REGULACIÓN EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA REBAJA DE PUNTO DE LA LICENCIA DE EXTRANJEROS”.

Para su tratamiento se ha partido de un estudio semántico, doctrinario y jurídico de la rebaja de puntos en las contravenciones de tránsito señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En el marco de la investigación de campo, se ha receptado el criterio que tienen los abogados, que la ley no regula el mecanismo de rebaja de puntos de las licencias de extranjeros, yendo en contra del principio de igualdad ante la ley, siendo necesario su regulación en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Para un mejor desarrollo del presente trabajo, en la revisión de literatura se analiza lo que es: Marco conceptual: Reducción de puntos, licencia de conducir, extranjeros, contravenciones de tránsito, multa pecuniaria, remuneración básica unificada, igualdad, consecuencias jurídicas,

regulación; Marco Doctrinario: Inaplicabilidad de puntos en las contravenciones de tránsito, consecuencias jurídicas que conlleva la rebaja de puntos en la inaplicabilidad en la licencia de extranjeros; Marco Jurídico: Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Después de la revisión de literatura, se especifican los métodos y técnicas que se utilizó en el desarrollo de la investigación, seguidamente se expone los resultados de la investigación de campo con la aplicación de encuestas. Luego se realizó la discusión con la comprobación de objetivos, contrastación de hipótesis y criterios jurídicos, doctrinarios y de opinión que sustenta la propuesta. Para finalmente terminar con las conclusiones, recomendaciones y la propuesta de reforma.

De esta manera dejo planteado la presente investigación jurídica, aspirando que la misma sea acogida y aprobada por el Honorable Tribunal

## **4. REVISIÓN DE LITERATURA**

### **4.1. MARCO CONCEPTUAL**

#### **4.1.1. Reducción de puntos**

Las licencias de conducción se otorgarán bajo el sistema de puntaje, al momento de su emisión, el documento tendrá 30 puntos de calificación, para todas las categorías de permisos de manejo aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir son otorgadas con 30 puntos, con una de vigencia de 5 años y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, según la siguiente tabla:

Contravenciones

Puntajes

Infracciones 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

Contravención muy grave 10

La reducción de puntos a la licencia de conducir es una sanción impuesta por las autoridades judiciales de tránsito, por infringir las normas de la materia, la cual es una más que se suma a la multa pecuniaria y la privación de la libertad cuando la infracción ha significado una acción computada como delito de tránsito.

La rebaja de puntos a la licencia de conducir es una sanción, con el objeto de concienciar al conductor y que no vuelva a cometer la infracción de tránsito, por cuanto esta se pierden, por el acumulado de diferentes contravenciones o infracciones cometidas, y ello conlleva a que no pueden conducir sin este documento, cuando han perdido todos los puntos a su licencia de conducir; pero que la normativa de tránsito establece que puede recuperar los puntos, sin la cual no es permitido que circule como conductor profesional o no profesional.

#### **4.1.2. Licencia de conducir**

*“Una licencia (del latín licentia) es un permiso para hacer algo. El término también permite nombrar al documento o contrato en que consta la licencia en cuestión. Por ejemplo: “El próximo año voy a poder tramitar la licencia, así que tengo que ahorrar para comprar un coche”, “La empresa ha*



*adquirido la licencia para comercializar este producto en todo el mercado latinoamericano”<sup>1</sup>.*

Las licencias de conducir son documentos emitidas por los organismos de tránsito, para poder manejar un vehículo motorizado, que tiene como objetivo tener el permiso y con la preparación adecuada, evite que se cometan accidentes de tránsito, es así que tiene la capacidad física y psicológica que al conducir tenga los sentidos bien puestos, y con ello evitar muertes, lesiones y daños a propiedad privada y de terceras personas y evitar el perjuicio que ocasionan los accidentes de tránsito.

*“La licencia de conducir es el documento habilitante para poder conducir vehículos a motor en todo el territorio ecuatoriano. La Agencia Nacional de Tránsito es la entidad pública en donde debes realizar el trámite de sacar la licencia de conducir por primera vez, o en caso de caducidad o pérdida, también podrás renovar la licencia de conducir.”<sup>2</sup>*

Si la licencia de conducir la persona no puede circular por las vías del país manejando cualquier vehículo a motor, siendo un documento que lo emite la Agencia Nacional de Tránsito, que es un organismo público habilitado para acreditar este documento a las personas que lo requieran por primera vez, o en caso de pérdida o caducidad.

---

<sup>1</sup> <http://definicion.de/licencia/>

<sup>2</sup> <http://ecuadorecuatoriano.blogspot.com/2013/03/licencia-de-conducir.html>

### 4.1.3. Extranjeros

Mabel Goldstein, extranjero es el “*Ciudadano de un país con relación con cualquier otro*”<sup>3</sup>

Los extranjeros son personas que vienen transitoriamente a nuestro país de otras nacionalidades, para lo cual visitan nuestro país o se radican para vivir o poder realizar una actividad de tipo laboral o social.

Manuel Ossorio señal que extranjero es la “*Persona que se encuentra transitoria o permanentemente en país cuya nacionalidad no posee por ser o súbdito de otro país o apátrida. No se consideran extranjeros quienes, nacidos en otro país, adquieren por naturalización la ciudadanía de la nación en que habitan.*”<sup>4</sup>

Los extranjeros son las personas que se encuentran transitoriamente en el territorio ecuatoriano, se refiere a las personas que tienen otras nacionalidades, pero al estar dentro de nuestra sociedad están sometidos a obligaciones y gozan de derechos en el país en que residen. El goce de derechos no es sólo de carácter civil, sino a veces también de orden político, especialmente en materia municipal.

---

<sup>3</sup> GOLDSTEIN, Mabel: Diccionario Jurídico Consultor Magno, Círculo Latino Austral, Buenos Aires – Argentina, 2008, p. 270

<sup>4</sup> OSSORIO, Manuel: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2008, p. 396

Víctor de Santo indica que extranjero es *“El ciudadano de una nación en relación con cualquier otra. No se considera extranjero aquel, nacido en otro país, adquiere por naturalización la ciudadanía de la nación en que reside”*<sup>5</sup>

El extranjero es considerado como tal a la persona que viene de otro país, y que reside en el nuestro o está de paso, sin que por ello tenga la carta de naturalización. Estas personas tienen derechos y obligaciones, como personas, restringiéndose alguna como derechos políticos que deben someterse a la normativa de nuestro país, pero tienen otros derechos y acciones que pueden cumplir como es circular libremente por las vías de nuestra carreteras como pasajeros o conductores, pero que debe cumplir con ciertos requisitos, como es tener licencia de conducir, que puede sacarlo de acuerdo a nuestras normas, o pueden circular con el permitido o licencia de conductor internacional que hayan adquirido en su país, y que se adecue a la normativa ecuatoriana.

Pero estas licencias, son diferentes por la normativa de existencia o no de rebaja de puntos en su país de origen, pero que al conducir con estos documentos, la normativa ecuatoriana nada indica de la rebaja de puntos de personas con licencias internacionales, por lo que existe un vacío jurídico cuando se susciten o infrinjan la normativa de tránsito, cometiendo con ello infracciones de acuerdo a nuestra ley.

---

<sup>5</sup> DE SANTO, Víctor: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía, editorial Universidad, segunda edición, Buenos Aires – Argentina, 1999, p. 458

#### 4.1.4. Contravenciones de tránsito

Las contravenciones vienen a ser las que carecen de inmoralidad, no llevan la intención maligna de causar lesiones ya sea a intereses individuales como a intereses colectivos. Pero estas infracciones siendo menores a un delito son susceptibles de una pena mediante reglamentación.

Según El Diccionario Ruy Díaz contravención es: “Falta Leve. La transgresión o quebrantamiento de alguna orden más bien por impericia o negligencia que por malicia. Incumplimiento de reglamentos municipales o policiales”.<sup>6</sup>

La falta leve es el quebrantamiento de la ley producto de la imprudencia impericia o negligencia que por malicia, constituyendo una transgresión a la reglamentación, por la cual no debe suceder, caso contrario se sanciona no con una pena privativa de la libertad sino con otras medidas como es la rebaja de puntos en la licencia de conducir o la imposición de una multa pecuniaria.

En el caso de Cabanellas contravención sería *“La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. Siempre que se quebranta lo mandado, existe*

---

<sup>6</sup> OSSORIO, Manuel: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2008, p. 175.

*contravención, unas veces sancionado y otras no, según la naturaleza y disposiciones de la ley contravenida y de las leyes penales en general*<sup>7</sup>.

Las contravenciones con acto por incumplimiento a lo ordenado por la leyes o legalmente establecido, instituyendo un peligro tanto para la persona que ha cometido la contravención como también para otras personas, a ello se refiere la transgresión de la ley cuando obra contra ella o en fraude de la misma.

#### **4.1.5. Multa pecuniaria**

*“Pena pecuniaria es la denominación de la sanción que consiste en el pago de una multa al estado como castigo por haber cometido un delito. La pena pecuniaria es una de las más leves que se pueden imponer dentro del derecho penal, y es utilizada también en derecho administrativo como forma para sancionar los incumplimientos.”*<sup>8</sup>

La multa pecuniaria es la sanción en dinero que se le impone a las personas que han infringido una norma, siendo éste por lo general, son leves las comisiones de los delitos, como una forma de sancionar el incumplimiento de un acto.

---

<sup>7</sup> CABANELLAS, Guillermo: Diccionario Jurídico Elemental, editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2000, p 518.

<sup>8</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Pena\\_pecuniaria](http://es.wikipedia.org/wiki/Pena_pecuniaria)

Víctor de Santo indica que pena pecuniaria es *“La multa, como pena, consiste en la obligación impuesta por el juez de pagar una suma de dinero por la violación de una ley represiva, y tiene el objeto de afectar al delincuente en su patrimonio”*<sup>9</sup>

La multa pecuniaria es la pena al patrimonio impuesta a la persona del delincuente, que se computa, por parte del juez, en dinero que debe pagar como castigo a la infracción cometida, por cuanto no solo la privación de la libertad cabe es esta acción o que solo debe entrar la multa como sanción por el hecho cometido, situación que debe ser cancelada, como cumplimiento de la sanción establecida por el juez, como es el caso de las infracciones de tránsito se establece multas, rebaja de punto y privación de la libertad como sanciones establecidas por la imprudencia, impericia o negligencia de las faltas cometidas señaladas en la normativa de tránsito y transporte terrestre.

#### **4.1.6. Remuneración básica unificada**

La remuneración básica unificada del trabajador en general, forma parte de un conjunto de elementos, que no puede ser mínimo al universo que forma parte, éste constituye un salario mínimo que cubre al menos las necesidades básicas del trabajador, así como las de su familia.

---

<sup>9</sup> DE SANTO, Víctor: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía, editorial Universidad, segunda edición, Buenos Aires – Argentina, 1999, p. 731

*“El sueldo básico hace referencia a la parte de salario que es fija, que se pagará sin importar que cumplan determinadas condiciones, sin importar que se presenten x o y hechos o circunstancias.”<sup>10</sup>*

La remuneración básica unificada es el mínimo que deben recibir los trabajadores, esta comprende el salario que debe percibir el obrero. Pero esta remuneración básica unificada hace referencia para la imposición de multas con es el caso de las contravenciones de tránsito que tiene sanciones de carácter pecuniario, y la rebaja de puntos de la licencia de conducir.

#### **4.1.7. Igualdad**

Para Francisco Córdova *“La igualdad y la no discriminación son la expresión del principio de igualdad jurídica, que formula un derecho de los hombres a participar del bien común, en condiciones de igualdad, sin discriminaciones...”<sup>11</sup>*

Si a un ecuatoriano se le rebaja puntos a su licencia de conducir, por el cometimiento de una infracción de tránsito, como son las contravenciones, para el caso de extranjeros que vienen con licencias emitidas de regímenes de otros países, es inaplicable la rebaja de puntos a estos documentos, pero si el ecuatoriano tiene esta sanción por la contravención cometida y el

---

<sup>10</sup> <http://www.gerencie.com/que-se-entiende-por-sueldo-basico.html>

<sup>11</sup> CÓRDOVA; Francisco: La Carta de Derechos y la Jurisprudencia de la Corte Interamericana, Temis, Bogotá, 1995, pág. 200

extranjero no lo tiene va en contra de la igualdad que debe existir entre las personas ya sean nacionales o extranjeras.

Manuel Ossorio explica que igualdad es *“Del concepto genérico, como conformidad de una cosa con otra en naturaleza, calidad o cantidad, se desprenden diversas consecuencias que pueden afectar el orden jurídico. La primera de ellas tiene su origen en la determinación de si la idea de igualdad representa una realidad o una mera teoría. No puede llegarse a una conclusión sin distinguir entre el hombre considerado en sus condiciones naturales, como criatura humana, y el hombre con relación a sus características, como integrante de una sociedad organizada. En el primer sentido no puede decirse que exista igualdad, aun cuando se dé semejanza, porque no todas las personas tienen el mismo grado de inteligencia, fortaleza, de belleza, de iniciativa, de valor. De esas diferencias se deriva una consideración distinta de los hombres frente a la ley, afirmación que debe tomarse en el sentido de que, mientras unos tienen plena capacidad para gobernar sus actos por sí mismos, otros, en razón de la edad, de la deficiencia mental o de la enfermedad y hasta, en ocasiones, del sexo, no tienen capacidad para actuar jurídicamente o la tienen disminuida. Inclusive frente a un mismo hecho delictivo, esa misma diferencia de condiciones personales puede llevar desde la plena imputabilidad del acto hasta la absoluta inimputabilidad. De ahí que el concepto igualitario esté referido a las personas- ya que no idénticas, porque ello es imposible- de características semejantes, dentro de una normalidad natural. Por eso se ha*



*dicho que la verdadera igualdad consiste en tratar desigualmente a los desiguales”.*<sup>12</sup>

Pues bien: siempre, en la historia, toda conquista de derechos, nulo progreso de la igualdad y de las garantías de la persona, ha sido determinada por el desvelamiento de una discriminación o de una opresión de sujetos débiles o distintos, que se tornó en cierto punto intolerable: la persecución de los herejes y la lucha por la libertad de conciencia al inicio de la edad moderna, más tarde la de los disidentes políticos y las batallas por la libertad de prensa y de opinión; más tarde la explotación del trabajo obrero y las luchas sociales por los derechos del trabajador; más tarde, aún, la opresión y la discriminación contra las mujeres y las batallas por su emancipación y liberación. Siempre, en un determinado momento, el velo de normalidad que ocultaba las opresiones de los sujetos débiles ha sido desgarrando por sus luchas y reivindicaciones.

De hecho las desigualdades son consustanciales a las personas, son parte de la realidad, por ello afirma el profesor NOGUEIRA ALCALA, Humberto “*se desarrolla la crítica democrática en el siglo XX, que va a otorgar al Estado un mayor protagonismo en la vida social, tratando de corregir las graves desigualdades sociales, dentro de su tarea y fin que es el bien común, reconociéndole la posibilidad de dictar normas destinadas a ciertos grupos sociales que se encuentran en una situación determinada y específica*

---

<sup>12</sup> OSSORIO, Manuel: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Editorial Heliasta, Buenos Aires - Argentina, 2008, p.465

*diferente de la de otros grupos, lo que trae consigo la destrucción del dogma de la universalidad de la ley y el desarrollo del principio de igualdad de oportunidades.”*<sup>13</sup>

Hoy no puede hablarse decentemente de democracia, de igualdad, de garantías y de universalidad de los derechos humanos si no tomamos finalmente en serio la Declaración universal de los derechos humanos de las Naciones Unidas de 1948 y los Pactos Internacionales de Derechos Humanos de 1966, que son guía de derecho y adaptación para todas las personas que se han suscrito a estos convenios.

#### **4.1.8. Consecuencias jurídicas**

Víctor de Santo establece que la consecuencia es la *“Proposición que se deduce de otra o de otras, con enlace tan riguroso, que, admitidas o negadas las premisas, es indudable el admitirla o negarla. La expresión en consecuencia se usa para denotar que alguna cosa se hace o de hacer es conforme a lo dicho, mandato o acordado anteriormente”*<sup>14</sup>

La consecuencia constituye la secuela o resultado de una acción o un hecho que se ha realizado, es jurídica por cuanto el efecto que produce es que conlleva a consecuencia legales o se derivan a ella, como es el caso de las

---

<sup>13</sup> NOGUEIRA ALCALA, Humberto: El derecho a la igualdad en la jurisprudencia constitucional. Anuario de Derecho Constitucional Latinoamericano, Dike, 1997, p. 231

<sup>14</sup> DE SANTO, Víctor: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía, editorial Universidad, segunda edición, Buenos Aires – Argentina, 1999, p. 280

infracciones de tránsito, que por tal hecho el conductor recibe una sanción pecuniaria y rebaja de puntos a la licencia de conducir. Pero en el caso de las licencias de conducir de las personas extranjeras o han sido emitidas en otro país, no se establece el funcionamiento de cómo se sometan a la rebaja de puntos, de acuerdo a nuestra normativa, lo que existe un vacío jurídico para imponer la rebaja de puntos de la licencia de extranjeros, y ello viene a significar una consecuencias jurídica que debe solventarse en la normativa interna de tránsito.

*“La consecuencia jurídica es el acto resultante de aquellas situaciones jurídicas reconocidas por las normas, las cuales sobrevienen en virtud de la realización de los distintos supuestos contemplados en ella (supuesto de hecho).”<sup>15</sup>*

Si no está regulada la rebaja de puntos a las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae como consecuencia jurídica su inaplicabilidad, por cuanto es imposible que por una contravención se rebaje puntos, por no estar sujeta a ese sistema de sanción, cosa que en nuestro país es el único que controla el cometimiento de infracciones y contravenciones para dar conciencia a los conductores y circulen con las medidas adecuadas y evitar accidentes de tránsito.

---

<sup>15</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Consecuencia\\_jur%C3%ADdica](http://es.wikipedia.org/wiki/Consecuencia_jur%C3%ADdica)

#### 4.1.9. Regulación

La regulación para Manuel Ossorio es el “*Ordenamiento o régimen de algo. Tasación de honorarios*”<sup>16</sup>

La regulación dentro de lo jurídico es el ordenamiento de las leyes que deben regir cierto derecho y regular una actividad que debe estar determinado en la Ley o su respectivo reglamento. Es necesario que se regule las licencias de dichas personas, porque las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, ya que debe establecerse la igualdad jurídicas para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito

Guillermo Cabanellas, sobre la regulación habla de regula, en la que indica que es “*Regla jurídica más o menos amplia deducida de una ley o por un jurista, y que ofrece solución para un número de cuestiones*”<sup>17</sup>

La falta de regulación es que no se encuentra estipulado en la ley, existen derechos u obligaciones que muchas de las veces no son respetadas, por lo cual el legislador debe regular para cumplir con las obligaciones a que ha sido incumplido por las personas. Como es el caso de acoso laboral que

---

<sup>16</sup> OSSORIO, MANUEL, Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2008, p. 827

<sup>17</sup> CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Romano y latines Jurídicos, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2007, p. 848

nada al respecto se regula en la legislación laboral, siendo actos utilizados por los empleadores para ridiculizar al trabajador y con ello alcanzar que esta persona renuncie a su trabajo, con el propósito que con la renuncia no alcance a demandar un despido intempestivo y con ello evitar pagos remunerativos a que la ley le otorga al trabajador, cuando esto se suscita.

Para este autor la regulación es una ley que debe dar la solución a algo. También el Dr. Galo Espinosa Merino, en su Enciclopedia Jurídica señala que es el *“Régimen, ordenación, disposición, conjunto de reglas.”*<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> ESPINOSA MERINO, Galo: La más Práctica Enciclopedia Jurídica, Volumen II, Vocabulario Jurídico, Instituto de Informática Legal, Quito – Ecuador, 1986, p. 624

## 4.2. MARCO DOCTRINARIO

### 4.2.1. Inaplicabilidad de puntos en las contravenciones de tránsito

La rebaja de puntos es una forma de sancionar a los conductores de vehículos a motor, para que prevengan en el cumplimiento de la reglamentación de tránsito. Lo cual es un acierto, para los responsables de las contravenciones de tránsito, pero es necesario que se regule las licencias de dichas personas, porque las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, ya que debe establecerse la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito.

Bolívar Gallegos, a respecto señala que: *“Responsabilidad penal común es la consecuencia judicial de la desobediencia de la ley, realizada por quien siendo imputable o inimputable, lleva a término actos previstos como injustos, lesionando o poniendo en peligro un bien material o la integridad física de las personas.”*<sup>19</sup>

Si se sanciona con la rebaja de puntos a las licencias de conducir, como un medio de sanción para prevenir y controlar que no se cometan accidentes de tránsito es una forma controlar la responsabilidad penal como una

---

<sup>19</sup> GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, Imprenta Publicidad, primera edición, Quito – Ecuador, 2010, p. 36

consecuencia judicial de la desobediencia de la ley, realizada por quien siendo imputable o inimputable.

A esto Norberto Bobbio citado Jorge Baquerizo Minuche se pronuncia en los siguientes términos: *“En la mayor parte de las situaciones en las que está en cuestión un derecho humano ocurre en cambio que dos derechos igualmente fundamentales se enfrentan y no se puede proteger uno incondicionalmente sin hacer inoperante el otro. Piénsese, por poner un ejemplo, en el derecho a la libertad de expresión, por un lado, y en el derecho a no ser engañados, excitados, escandalizados, difamados, vilipendiados, por otro lado. En estos casos, que son la mayor parte, se debe hablar de derechos fundamentales no absolutos sino relativos, en el sentido de que su tutela encuentra en un cierto punto un límite insuperable en la tutela de un derecho también fundamental pero concurrente”*<sup>20</sup>

La rebaja de puntos solo a las licencias de conducir emitidas en el Ecuador, y no para los extranjeros que circulan en nuestras vías y carreteras deben ser aplicables en proporción a todas las personas. Es así que se sanciona para los conductores de las licencias de conducir para nacionales y no se regula para extranjeros no existe una igualdad, es por ello que un Derecho es formal cuando lo jurídico no toma en cuenta más que características generales y unívocas de los hechos. La racionalidad formal del Derecho depende de que todas las decisiones respondan a reglas seguras,

---

<sup>20</sup> BAQUERIZO MINUCHE, Jorge: Sobre Neoconstitucionalismo, Principios y Ponderación, Edilexa S.A. Editores, Guayaquil – Ecuador, 2011, p. 102

preestablecidas y dotadas de generalidad y abstracción, reglas que permitan el dominio racional de la complejidad y diversidad material de los casos porque en ellos se destacan y contienen los criterios jurídicos de su solución. Tales criterios pueden ser aplicados de modo calculable y predecible, prescindiendo de la valoración caso por caso de las cuestiones de equidad, de justicia sustancial.

Mauricio Angulo Ayoví, en cuanto a la responsabilidad civil, señala que *“se han diferenciado dos criterios para guiar su apreciación. Básicamente la diferencia depende de cual sea el sujeto en la mira, el propio agente. En el primer modelo, llamado también objetivo, se toma en consideración la previsibilidad general de un sujeto ejemplo o prototipo. Se trata de un cálculo de la visión anticipada de los probables resultados conforme a la actitud media común de la persona, por ejemplo, el buen padre de familia, el hombre juicioso, etc. En tanto que el modelo concreto o subjetivo es aquel que aprecia la culpa en relación con el agente mismo. No se presenta a comparación con ningún tipo abstracto o ideal, atendiendo solo a condiciones particulares que rodean el efecto dañoso.”*<sup>21</sup>

Es muy importante señalar que las altas cotas de discrecionalidad y responsabilidad para fijar las reglas que desarrollen justificadamente las directrices, mueven a los sistemas jurídicos a confiar esta actividad de concreción a los legisladores y a los órganos de la Administración; así, la

---

<sup>21</sup> ANGULO AYOVI; Mauricio Fernando: Manual Práctico de Derecho Ambiental, Editorial Workhouse Procesal, Ecuador, 2009, p. 160



ponderación de directrices se realiza primordialmente fuera del ámbito de la potestad jurisdiccional: no son los jueces quienes deben operar con este tipo de razonamiento. Pero se deja a los jueces competentes, eso sí, el control de la corrección de esa ponderación: básicamente, que la ponderación de directrices no se haya extralimitado hasta el punto de desbordar los parámetros jurídicos impuestos por las reglas y los principios en sentido estricto

Se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre. Pero más sucede que este sistema es aplicado solo en nuestro país, que nada se indica de las licencias de conducir de las personas extranjeras que vienen con licencias internacionales, para este sistema no hay rebaja de puntos.

Es necesario que se regule las licencias de dichas personas, porque las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, ya que debe establecerse la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito.

La rebaja de puntos a la licencia de conducir debería los legisladores prever que se maneja no solo con documentos emitidos en el Ecuador, sino

que existen licencias internacionales que llegan personas extranjeras que deben someterse a nuestra legislación, pero no es aplicable la rebaja de puntos por cuanto nada dice la ley. Pues consiste en demostrar que existe un cierto equilibrio entre los beneficios que se obtienen con la medida limitadora, que protege un bien constitucional o persigue un fin legítimo, de manera idónea y necesaria, y entre los daños o lesiones causados al ejercicio de un derecho o a la satisfacción de otro bien o valor.

#### **4.2.2. Consecuencias jurídicas que conlleva la rebaja de puntos en la inaplicabilidad en la licencia de extranjeros**

Nuestra legislación de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, ha establecido la rebaja de puntos a las licencias de conducir, aplicables a los choferes que infringen la normativa de tránsito, cometiendo delitos o contravenciones, lo cual se establece de acuerdo a la proporcionalidad entre la infracción y la sanción, siendo la rebaja de puntos una medida para concienciar a los choferes a que respetan las normas y reglamentaciones de tránsito, porque su pérdida conlleva a la suspensión de la licencia de conducir, y ello le prohíbe circular como tal en las vías y carreteras de nuestro país. Particular que es aplicable, por cuanto al emitirse una licencia se otorga con un puntaje de 30 puntos, que se disminuyen por cada infracción cometida, pero que es aplicable a la normativa ecuatoriana, y nada indica la ley, cuando un chofer que circula en nuestro país lo hace con una licencia internacional, emitida en otro país, que se sujeta a otra normativa, diferente

a la rebaja de puntos existente en el nuestro, y es más muchos países no aplican esta sanción a las licencias de conducir.

Jorge Zavala Egas, en su obra Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, en lo referente a la proporcionalidad indica que *“la identidad ontológica entre delitos e infracciones, entre penas y sanciones se introduce el argumento para exigir en ambos Derechos, penal y sancionador, el mismo régimen jurídico, además, que el único fundamento capaz de proporcionar una explicación, al hecho de que los principios estructurales elaborados por la dogmática penal y procesal sean de aplicación a la potestad sancionadora de la Administración y al procedimiento a través del que debe encauzarse su ejercicio no es otro que el de la «unidad ontológica» entre delito e infracción administrativa, por una parte, y entre pena y sanción administrativa, por otra.”*<sup>22</sup>

Al no estar regulada la rebaja de puntos en las licencias de conducir emitidas en el extranjero, trae como consecuencia jurídica su inaplicabilidad. Esta es una realidad normativa conlleva para los destinatarios de las directrices la responsabilidad por las consecuencias que se deriven de aquella falta de regulación en la ley de tránsito, la legitimación para llevar a cabo esta tarea altamente discrecional y de carácter agudamente controvertido, es una cuestión encargada a órganos con legitimidad política (el legislador y los

---

<sup>22</sup> ZAVALA EGAS, Jorge: Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, Edilexa S.A., Editores, 2010, Guayaquil – Ecuador, p. 313

órganos del poder ejecutivo), no a órganos jurisdiccionales, el contexto de un caso judicial, necesariamente limitado por las peculiaridades propias de los procesos, no es el adecuado para analizar todas las variantes posibles para la adopción de medidas o regulaciones de carácter general. Esto justifica el aserto de que los derechos fundamentales contenidos en las leyes básicamente, los derechos sociales, están encomendados de manera central a los órganos de legitimación democrática, quienes por su peculiar diseño institucional y competencias, son los llamados a operar con ellos.

Sobre el principio de legalidad Luigi Ferrajoli en su obra *Democracia y Garantismo* cita a Noberti Bobbo, quien señala que al “*Estado de Derecho, como el sistema político basado en la disciplina legal y el monopolio de la fuerza, con la pretensión de excluir, o al menos de minimizar la violencia en las relaciones interpersonales. A su vez, la democracia pudiera ser definida como una técnica de convivencia que persigue solucionar no violentamente los conflictos*”<sup>23</sup>

La ley no regula el mecanismo de rebaja de puntos de las licencias de extranjeros, yendo en contra del principio de igualdad ante la ley. El principio de proporcionalidad se vincula con la ponderación, porque, como veremos, contiene tres mandatos o requisitos, entre los cuales la ponderación se puede ubicar como el tercer paso: como el núcleo de la proporcionalidad en sentido estricto. Esto no significa que la ponderación únicamente opere

---

<sup>23</sup> FERRAJOLI, Luigi: *Democracia y garantismo*, Edición de Miguel Carbonel, Editorial Trotta, 2008, Madrid – España, p. 175

dentro de este esquema; lo que decimos es que puede llegar a operar en ese contexto (lo que no siempre será necesario), así como también puede llegar a realizarse en supuestos de intervención directa

Nuestro sistema penal, por las normas consagradas en la Constitución de la República del Ecuador, del cual proviene del nuevísimo garantías basadas en el neoconstitucionalismo, y del cual Luis Cueva Carrión, manifiesta: *“Es un instrumento que no sólo organiza el poder, sino que, además, es fundamentalmente normativa y sus normas deben aplicarse en forma inmediata y directa; su interpretación difiere de la tradicional: es sistémica, se usa el método de la ponderación, que se auxilia del test de proporcionalidad, el método de la unidad de la Constitución y el de la armonización. Todo el sistema constitucional debe funcionar y ser interpretado desde una nueva perspectiva: la de los derechos fundamentales, porque se fundamenta en ellos, son su eje central y, para su efectiva vigencia, ha reforzado las acciones constitucionales existentes y ha creado otras. Para esta corriente, no existen derechos absolutos, todos tienen igual valor y jerarquía”*<sup>24</sup>

Las exigencias del principio de proporcionalidad se encuentran gobernadas por un razonamiento de corte finalista, vale decir, por una lógica inherente a la relación de medio a fin. Ello es así porque el objeto del principio de proporcionalidad siempre será examinar si la utilización de un determinado

---

<sup>24</sup> CUEVA CARRIÓN, Luis: Acción Constitucional Ordinaria de Protección, Ediciones Cueva Carrión, Quito – Ecuador, 2010, p. 117

medio, la limitación del ámbito de autodeterminación individual, es proporcional para la consecución de cierto fin, el bien público al que aquella limitación se ordena. Es por esto que el principio de proporcionalidad, en todo caso, toma siempre como punto de partida el examen de una medida limitadora de un derecho individual, que revela la tensión con un bien colectivo cuya satisfacción se pretende.

Al respecto Jorge Zavala Egas señala *“Los derechos fundamentales en su dimensión normativa objetiva imprimen en la dogmática jurídica la vigencia de los principios al lado del modelo de reglas y con ello la universalización de los mandatos de optimización que pueden realizarse en diferente medida y en las que la esta medida obligada de realización no sólo depende de las posibilidades reales de realización, sino también de las limitaciones jurídicas. Tienen una tendencia normativa a la optimización sin que ésta, sin embargo, esté fijada a un determinado contenido, pues, necesariamente deben someterse al juicio de proporcionalidad y al método de ponderación frente a una medida concreta. Al adquirir, los derechos constitucionales, la categoría de normas-principios para su aplicación ya no se utiliza la interpretación, sino que hay que llegar a su concretización. No es lo mismo: el objeto de la interpretación es indagar el contenido y el sentido de algo precedente que se completa y se enriquece. La concretización es el llenado (creativo) de algo fijado únicamente en principio, que permanece abierto en lo demás y que necesita ante todo de la pre-determinación conformadora para ser una norma ejecutable. La concretización es un fenómeno jurídico creativo que*

*va más allá de la interpretación, se aumenta la dimensión de sentido antes que aclara algún sentido, es decir, se trata de una atribución de sentido desde fuera*<sup>25</sup>

Si un chofer profesional y no profesional se somete a la rebaja de puntos a su licencia de conducir, éstas deben ser aplicados para todo mundo, lo cual no es así, por cuanto la ley de transporte terrestre no ha previsto la rebaja de puntos a las licencias de conducir de personas extranjeras que circular con una licencia de conducir emitida en otro país, lo cual no hay una normativa objetiva en la dogmática jurídica de imponerse sanciones por igual tanto a las licencias de conductores emitidas en las agencias de tránsito como de las persona que tienen licencias emitidas en otros países, que se regulan de acuerdo a sus normativas y nada del particular señala la ley de estas personas; con lo cual si todas las personas somos iguales sean ecuatorianos o extranjeros debe considerarse tanto en sus derechos y obligaciones, y sus actos deben ser sancionados por igual, con lo cual se determina su proporcionalidad entre infracciones y sanciones en todas las materias como es, en el presente caso de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Luis Prieto Sanchís en su obra Justicia Constitucional y Derechos Fundamentales señala *“Si quisiéramos determinar, en un caso, si una pena es desproporcionada por representar un límite excesivo o no justificado al ejercicio de un derecho (por ejemplo, si las declaraciones de una persona*

---

<sup>25</sup> ZAVALA EGAS, Jorge: Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, Edilexa S.A., Guayaquil Ecuador, 2010, p. 128

*constituyen delito de apología del terrorismo o por el contrario son un legítimo ejercicio de la libertad de expresión, antes es preciso que el caso enjuiciado pueda ser subsumido no una, sino dos veces: en el tipo penal y en el derecho fundamental.”<sup>26</sup>*

En materia de tránsito, todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas, bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones.

Para Prieto Sánchez *“La ponderación viene a ser considerada como el paso intermedio entre la declaración de relevancia de dos principios en conflicto para regular prima facie un cierto caso, y la construcción de una regla para regular en definitiva ese caso. Tal innegable reciprocidad de los dos esquemas ha merecido que Alfonso García Figuera califique a la subsunción como el ideal de la ponderación y a la ponderación como la realidad de la subsunción”<sup>27</sup>.*

---

<sup>26</sup> PRIETO SANCHÍS, Luis: Justicia Constitucional y Derechos Constitucionales, Primera Edición, Editorial Trota, Madrid – España, 2003, p. 193

<sup>27</sup> PRIETO SANCHÍS, Luis: Justicia Constitucional y Derechos Constitucionales, Primera Edición, Editorial Trota, Madrid – España, 2003, p. 194



La rebaja de puntos a la licencia de conducir es aplicada solo en nuestro país, que nada se indica de las licencias de conducir de las personas extranjeras que vienen con licencias internacionales, para este sistema no hay rebaja de puntos

La interferencia en la esfera del derecho individual debe presentar, en primer término, un fin constitucionalmente legítimo que lo fundamente, de lo contrario, se advertiría la gratuitad de la medida restrictiva del derecho fundamental afectado, por cuya consecuencia no existirían términos de comparación o de balance que permitan siquiera intentar la ponderación.

### 4.3. MARCO JURÍDICO

#### 4.3.1. Constitución de la República del Ecuador

El Art. 66 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta que: “*Se reconoce y se garantiza a las personas: 3. El derecho a la integridad personal que incluye: a) La integridad física, psíquica, moral y sexual*”<sup>28</sup>

Esta disposición protege a la integridad personal, siendo este un atributo sustancial de la personalidad humana, de cuya intangibilidad depende precisamente el bienestar y el equilibrio del individuo. Es por ello, que a lo largo de la historia constitucional del Ecuador, se ha prestado atención especial a este derecho, pues es consustancial con el derecho a la vida. Se habla primero de la integridad física, pues concomitantemente con “*El derecho a inviolabilidad a la vida*”<sup>29</sup> señalado en el primer numeral del artículo 66 de la Constitución, es deber ineludible del Estado el de proteger al ser humano en su integridad física, pues no puede hablarse de tutelaje del derecho a la vida del hombre, si es que no se protege especialmente la integridad corporal de este. Entonces, el Estado asegura y garantiza el derecho a la vida, esto como el más elemental de los derechos humanos, que aquel se compromete a respetar como su más alto deber.

---

<sup>28</sup> CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 66 núm. 3 lit. a)

<sup>29</sup> IBIDEM, Art. 66 núm. 1

La vida, es entonces el bien jurídico primordialmente tutelada por el Estado, sin duda, el más importante de los derechos que tienen las personas y para su plena vigencia, es de imprescindible importancia el derecho a la integridad personal. El Estado ecuatoriano garantiza la integridad personal, y dentro de ella la integridad física, psicológica, moral y sexual.

Este principio tiene su primera resonancia en el establecimiento de una amplia normatividad en los diversos campos del derecho, buscando determinar el marco jurídico necesario para que los habitantes del Ecuador, desenvuelvan sus actividades en un marco de completo bienestar y respeto a su integridad física, psicológica, sexual y moral. La felicidad y el bienestar del ser humano radica precisamente en la armonía psicológica del mismo, pues de su salud psíquica depende naturalmente la capacidad para gozar y disfrutar de otros derechos que le reconoce el Estado.

El Art. 392 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa: *“El Estado velará por los derechos de las personas en movilidad humana y ejercerá la rectoría de la política migratoria a través del órgano competente en coordinación con los distintos niveles de gobierno. El Estado diseñará, adoptará, ejecutará y evaluará políticas, planes, programas y proyectos, y coordinará la acción de sus organismos con la de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional”*<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 392

Esta disposición se refiere al derecho que tenemos todos los ciudadanos acerca de la movilidad humana ya sea dentro del Ecuador o en el Exterior. El Estado según nuestra Constitución por los derechos de las personas en la movilidad humana, diseñará, adoptará, ejecutará y evaluará políticas, planes, programas, proyectos, y coordinará la acción de sus organismos con la de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional.

El hombre dentro de la sociedad crea la necesidad de poderse movilizar a través de un medio de transporte en el cual se pueda dirigir a diferentes lugares, es ahí con la necesidad que surge la Ley de Tránsito la misma que ha venido teniendo cambios con el pasar de los tiempos con el propósito de mejorar la seguridad del conductor del vehículo, sus ocupantes y de terceros, es por estas razones que en nuestro País contamos con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la cual nos habla sobre las contravenciones graves

El Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador, indica: *“En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:*

1. *Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.*<sup>31</sup>

El debido proceso va mucho allá que cumplir una regla o norma que supone el hecho de un procedimiento y preceptúa la necesidad de la defensa ante juez imparcial, se trata ahora de una norma – principio con todas las consecuencias que su adhesión implica, incluso para la determinación de su contenido.

La autoridad en cumplimiento de las normas y derechos de las partes, significa que con el debido proceso es un derecho fundamental resultante de un conjunto de principios que deben operar en todo tipo de procedimiento, pues se trata de un deber. Un deber que impone las propias normas constitucionales reforzadas por el derecho supranacional.

El Art. 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador indica que *“La ley establecerá la debida proporcionalidad entre infracciones y sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”*<sup>32</sup>

La Constitución indica que en la ley se establecerá la debida proporcionalidad entre infracciones en todas las materias, pero en el caso de la rebaja de puntos a las licencias de conducir, son aplicables de acuerdo a nuestra legislación de tránsito, cuanto un conductor ha cometido una

---

<sup>31</sup> CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR: Corporación de Estudios y Publicaciones, Legislación Codificada, Quito – Ecuador, 2011, Art. 76 núm. 1

<sup>32</sup> IBIDEM, Art. 76 núm. 6

infracción, con lo cual se establece la proporcionalidad de acuerdo a la infracción y con ello se rebajan los puntos a la licencia de conducir, que aquella no se aplica a las licencias de extranjeros, por cuanto nuestra legislación nada indica del particular, con lo cual no es aplicable la rebaja de puntos de aquellas personas que circulan como conductores en nuestro país, y ello permite inobservar el principio de proporcionalidad que debe existir en una acción, por cuanto para los ecuatorianos es aplicable la rebaja de puntos, y no para los extranjeros, por cuanto nada se indica en la legislación de tránsito sobre este particular.

#### **4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial considera la situación jurídica que se presentaría en caso de que la boleta de citación no haya sido impugnada en el término de tres días, señalando que la misma se presumirá aceptada por el infractor y se procederá a su recaudación, por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de los organismos de tránsito o demás instituciones autorizadas para el efecto, en el plazo de diez días posteriores a la emisión de la boleta. En el evento de que el infractor aceptare voluntariamente la infracción, la boleta de citación será el título de crédito suficiente, sin que sea necesario que se dicte sentencia, en este caso además se añade en la reforma, la referida aceptación no lo eximirá de perder los puntos que amerite en su licencia de conducir.

Se incorpora un procedimiento especial para las contravenciones de tránsito muy graves, determinándose que quien las cometa será detenido y puesto a órdenes del juez de turno, dentro de las 24 horas siguientes, para que proceda a juzgarlo en una sola audiencia en la que se concederá la prueba y a la cual debe asistir el agente de tránsito que aprendió al infractor. En esta misma audiencia, a su finalización, el juez competente dictará sentencia.

En otro orden de cosas, como respuesta a la realidad pragmática que vivimos en la actualidad, la reforma contempla a los registros electrónicos de las cámaras de vigilancia de seguridad, de aquellas instaladas en los peajes y demás que sean implementadas por las instituciones públicas o por los GADs que hayan asumido competencia en materia de tránsito, las cuales serán consideradas como pruebas suficientes, tanto en el caso de contravenciones como también de los delitos

De acuerdo al Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece, *“se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.*

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

*Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida”<sup>33</sup>*

Se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre. Pero más sucede que este sistema es aplicado solo en nuestro país, que nada se indica de las licencias de conducir de las personas extranjeras que vienen con licencias internacionales, para este sistema no hay rebaja de puntos.

Es necesario que se regule las licencias de dichas personas, porque las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, ya que debe establecerse la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito.

La exigencia de necesidad implica ensayar prospectos de medidas alternativas que, cumpliendo con el mismo fin o valor perseguido, pudiesen resultar menos lesivas. Por ello, en este escalón se requiere de los jueces un tipo de argumentación positiva o prospectiva.

---

<sup>33</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 97



El Art. 98 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica: *“Perdidos los primeros 30 puntos, la licencia será suspendida por 60 días y será obligatorio tomar un curso en las Escuelas de Conducción de Choferes No Profesionales, Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Escuelas Politécnicas y las Universidades legalmente autorizados por la Agencia Nacional para brindar dichos cursos, que de aprobarse se recuperarán sólo 20 puntos. Si se perdiesen nuevamente los 20 puntos, se sancionará con 120 días de suspensión de la licencia y se tomará otro curso en las mencionadas instituciones, que de aprobarse sólo se recuperarán 15 puntos a la licencia de conducir. A partir de la tercera oportunidad que se pierdan los 15 puntos, de ahí en adelante se suspenderá cada vez la licencia por un año y se deberá tomar un nuevo curso para la recuperación de los 15 puntos. La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso, y el cumplimiento del plazo de la suspensión no releva de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos. La realización del curso para recuperación de puntos incluirá una evaluación psicológica y deberá aprobarse en una escuela distinta a la que emitió el Título de Conductor. En los casos de renovación de licencia, la misma se emitirá con los puntos que correspondan según lo establecido en este inciso. En ningún caso la renovación extinguirá los puntos perdidos previamente.*”

*El conductor al que le hubieren suspendido la licencia por más de cuatro ocasiones según lo dispuesto en el inciso precedente, perderá el derecho a renovarla.”<sup>34</sup>*

Cuando una persona ha perdido todos los puntos a la licencia de conducir, eso son los treinta que se otorgan al emitirse una licencia profesional o no profesional, y se pierden por las infracciones de tránsito que ha infringido el conductor, objeto de sanción, al suceder esto al chofer se le suspende la licencia de conducir por sesenta días, pero puede recuperarla tomando cursos en las escuelas de conducción profesional o no profesional, para lo cual recuperaran la licencia con tan solo veinte puntos; pero si el chofer otra vez pierde la licencia se le suspende dicho documento por ciento veinte días, y puede recuperar con los cursos para el primer caso, pero sólo recuperará quince puntos a la licencia de conducir, para lo cual se tomará una evaluación psicológica y deberá aprobarse en una escuela distinta a la que emitió el Título de Conductor. Es conductor pierde definitivamente que pueda renovar la licencia si ha perdido la totalidad de puntos por cuatro veces.

Esta disposición evidencia la benevolencia hacia el chofer profesional y no profesional, por cuanto se le otorga cuatro oportunidades, y en las cuatro ha renovado los puntos a la licencia de conducir. Analizando esto se le otorga 30 punto, su pérdida y renovación le dan la primera oportunidad 20 punto, luego puede recuperar por 15 puntos, hasta la cuarta vez 15 y 15 la tercera y

---

<sup>34</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 98

cuarta consecutivamente, son en total 95 puntos, lo que significa que el gran cúmulo de oportunidades que le otorga la ley al chofer para renovar una licencia por su pérdida total, pero, considero que esto debe limitarse por cuanto la educación vial, en lo psicológico y moral para ser chofer profesional o no profesional.

El Art. 99 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica que *“Las licencias de conducir pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por la autoridad del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competente.”*<sup>35</sup>

Quienes pueden suspender, renovar o anular una licencia de conducir son las autoridades de transporte terrestre, tránsito y seguridad, vial, es por ello que los agente de tránsito, ponen la sanción en sentido figurado, por cuanto ellos informe de la contravención o delito de tránsito, y dicho informa lleva a manos de la autoridad de tránsito y se impone la sanción observando con ello el cumplimiento del agente de tránsito en relación al chofer objeto de sanción que ha ocasionado la infracción

El Art. 100 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica: *“Las licencias de conducir serán anuladas cuando se detecte que estas han sido otorgadas mediante un acto viciado por defectos de forma o por falta de requisitos de fondo, esencialmente para su validez.*

---

<sup>35</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 99

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

*Serán suspendidas cuando no superen algunas de las pruebas a las que deben someterse para la renovación; por efecto de pérdida del total del puntaje en el registro de la licencia de conducir; o por cometer aquellos delitos de tránsito que conlleven a esta sanción y en los casos determinados en esta ley.”<sup>36</sup>*

Estas son las causas por las cuales una licencia de conducir puede ser renovada, revocada o suspendida, las cuales sujetándose a las normas anteriores son impuestas por las autoridades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

---

<sup>36</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 100

## **5. MATERIALES Y MÉTODOS**

La metodología o simplemente método, es el medio o camino por el cual se llega a establecer la relación entre el investigador y lo investigado, para el acopio y estudio de la información que se relaciona con el problema planteado y la consecución de los objetivos propuestos. Además es un procedimiento racional y práctico que a más de permitirnos lograr nuestros objetivos, nos permite ir obteniendo otros nuevos conocimientos que al final llegan a correlacionarse entre sí.

Por consiguiente, al tratarse el presente trabajo de una investigación netamente jurídica – documental, en donde he de analizar las consecuencias negativas que puede generar que no se establezca la rebaja de puntos de las licencias emitidas en el extranjero, estimo conveniente recurrir a los métodos generalmente aceptados de la investigación científica como son:

El método descriptivo o explicativo: me permitirá llegar a determinar con claridad el comportamiento de las variables que pueden presentarse en el estudio de una determinada población o muestra, la presencia o ausencia de varios factores sean estos legales o sociales y la frecuencia con que ocurre el problema planteado, es decir lo que es mi objeto de estudio.

El método deductivo: dada la naturaleza del presenta trabajo investigativo, considero que este método me ofrece la posibilidad de abordar el tema

relacionado con los vacíos de que adolece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el tema que nos ocupa, partiendo del conocimiento de verdades previas y de un marco referencial debidamente estructurado, el mismo que se encuentra estrechamente relacionado con la realidad de los hechos.

El método inductivo: me brindará la posibilidad de conocer casos o hechos particulares que se suman para luego, mediante la generalización formular la ley o conclusión final a la cual pretendo llegar.

Además, para dar una mejor aplicabilidad a los métodos ya descritos, creo conveniente utilizar como técnicas de investigación el fichaje, la observación, la encuesta, y los estudios bibliográficos.

- Aplicación de encuestas, a 30 personas involucradas en el problema, Abogados en libre ejercicio profesional, jueces y magistrados, catedráticos universitarios, de la Ciudad de Loja.

- Estudios bibliográficos: como la doctrina y jurisprudencia, revistas estudios, tratados, artículos periodísticos, conferencias y demás cuerpos legales concordantes.

- Fichas nemotécnicas y bibliográficas

- Finalmente he de recurrir a la ayuda de procedimientos analítico y sintético.

## 6. RESULTADOS

### 6.1. Análisis e interpretación de la encuesta

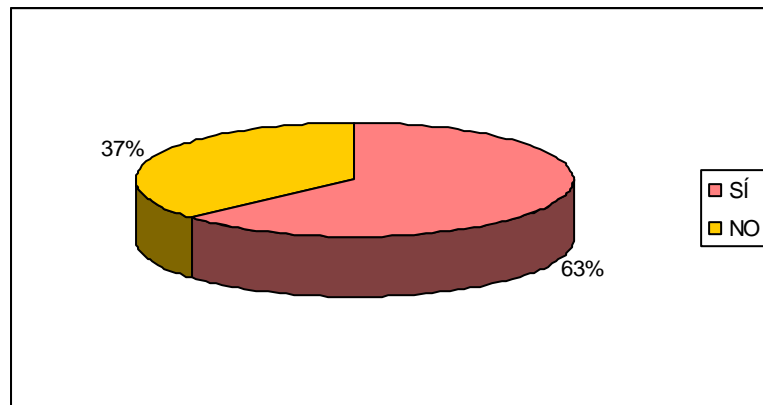
#### PRIMERA PREGUNTA

1.- ¿Está usted de acuerdo que se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados?

CUADRO 1.

| VARIABLES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-----------|------------|------------|
| SÍ        | 19         | 63%        |
| NO        | 11         | 37%        |
| TOTAL     | 30         | 100%       |

GRÁFICO Nro. 1



## **INTERPRETACIÓN**

De 30 profesionales que da un personaje del 100% de los encuestados los 19 profesionales que equivale el 63% nos manifiestan que están de acuerdo que se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados; y 11 profesionales que equivale el 37% me manifestaron que no están de acuerdo que se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados

## **ANÁLISIS.**

Se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre. Pero más sucede que este sistema es aplicado solo en nuestro país, que nada se indica de las licencias de conducir de las personas extranjeras que vienen con licencias internacionales, para este sistema no hay rebaja de puntos.



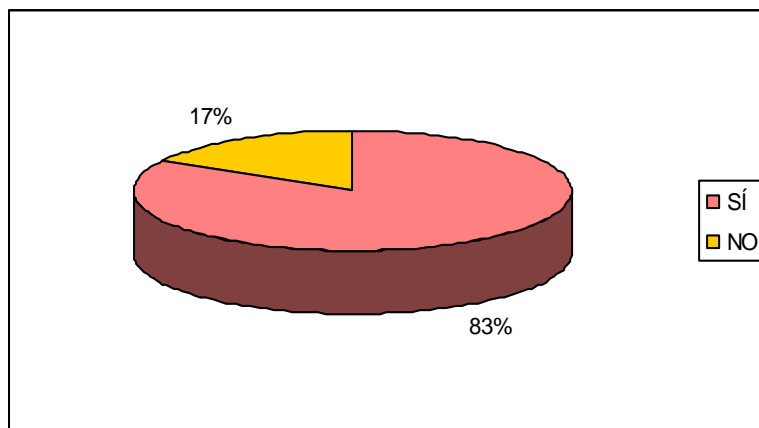
## SEGUNDA PREGUNTA

2.- ¿Está regulada la rebaja de puntos en las licencias internacionales de conducir de personas extranjeras?

CUADRO 2.

| VARIABLES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-----------|------------|------------|
| NO        | 25         | 83%        |
| SI        | 5          | 17%        |
| TOTAL     | 30         | 100%       |

GRÁFICO Nro. 2



## **INTERPRETACIÓN**

De 30 profesionales encuestados, contestaron los 25 que equivale al 83%, nos indican que no está regulada la rebaja de puntos en las licencias internacionales de conducir de personas extranjeras; y 5 que equivale al 17% supieron indicar que si está regulada la rebaja de puntos en las licencias internacionales de conducir de personas extranjeras.

## **ANALISIS**

Se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre. Pero más sucede que este sistema es aplicado solo en nuestro país, que nada se indica de las licencias de conducir de las personas extranjeras que vienen con licencias internacionales, para este sistema no hay rebaja de puntos.

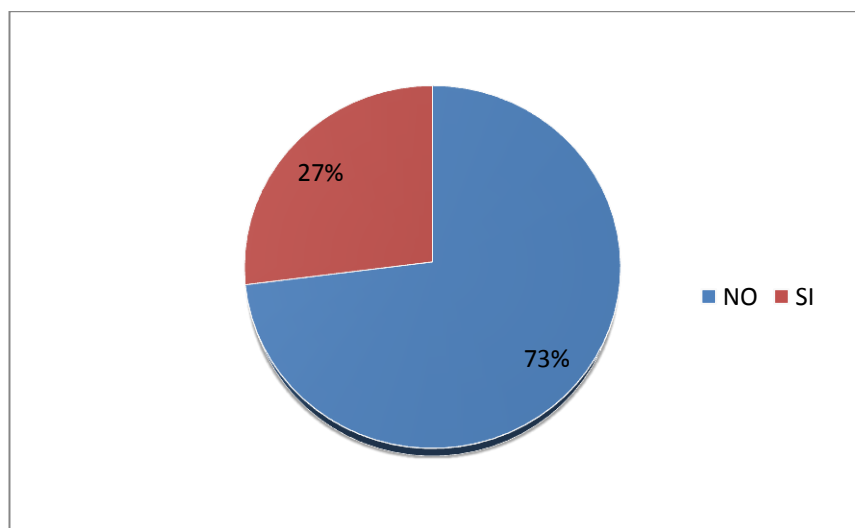
### TERCERA PREGUNTA

3.- ¿Está usted de acuerdo que las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países?

CUADRO 3.

| VARIABLES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-----------|------------|------------|
| SI        | 22         | 73%        |
| NO        | 8          | 27%        |
| TOTAL     | 30         | 100%       |

GRÁFICO Nro. 3



## **INTERPRETACIÓN**

De los 30 profesionales encuestados los 22 que corresponde al 73%, respondieron estar de acuerdo que las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países; mientras que 8 personas que corresponden al 27% señalaron no estar de acuerdo que las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países.

## **ANALISIS.**

Es adecuado que las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países.

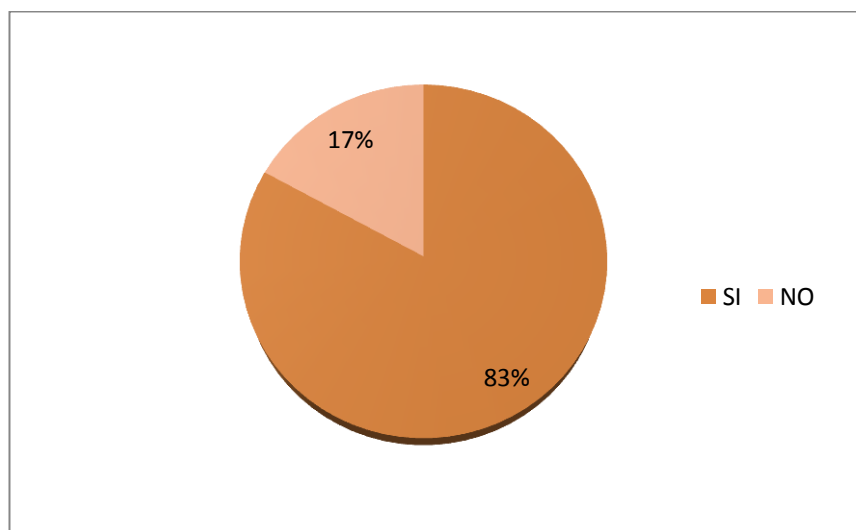
#### CUARTA PREGUNTA

4.- ¿Cree usted que en la rebaja de puntos en las licencias de conducir debe aplicarse tanto para conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, por la igualdad jurídicas para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito?

**CUADRO 4.**

| VARIABLES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-----------|------------|------------|
| Si        | 25         | 83%        |
| No        | 5          | 17%        |
| TOTAL     | 30         | 100%       |

**GRÁFICO Nro. 4**



## **INTERPRETACIÓN**

De un total de 30 encuestados, 25 profesionales que representan el 83 % indicaron que en la rebaja de puntos en las licencias de conducir debe aplicarse tanto para conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, por la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito; en cambio; 5 profesionales que equivale el 17% no creen que en la rebaja de puntos en las licencias de conducir debe aplicarse tanto para conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, por la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito

## **ANÁLISIS**

En las leyes de tránsito, debe ser aplicable la rebaja de puntos en las licencias de conducir tanto para conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, por la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito.

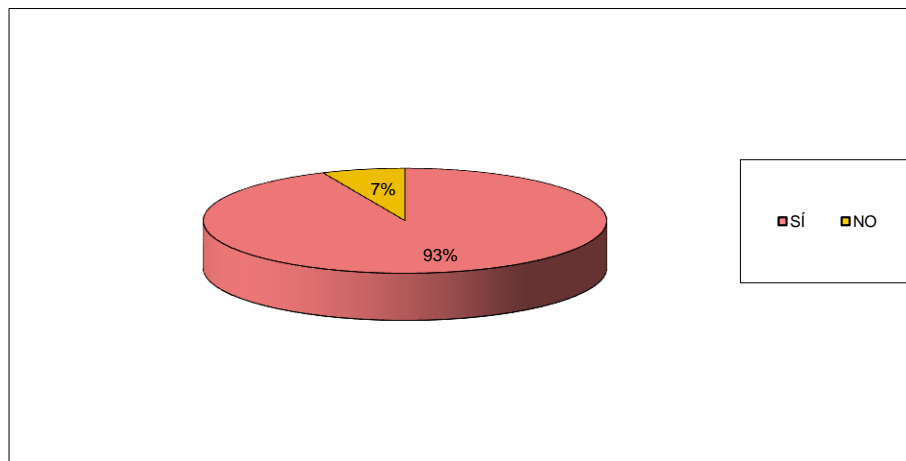
## QUINTA PREGUNTA

5.- ¿Cree usted que al no especificar la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad?

**CUADRO 5.**

| VARIABLES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-----------|------------|------------|
| SÍ        | 28         | 93%        |
| NO        | 2          | 7%         |
| TOTAL     | 30         | 100%       |

**GRÁFICO Nro. 5**



## **INTERPRETACIÓN.**

De los 30 profesionales encuestados; 28 profesionales contestan que sí, que corresponde el 943% indicaron estar de acuerdo que al no especificar la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad; y 2 últimos encuestados, que equivale el 7% consideran que no están de acuerdo que al no especificar la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad

## **ANALISIS.**

Al no especificar la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad.



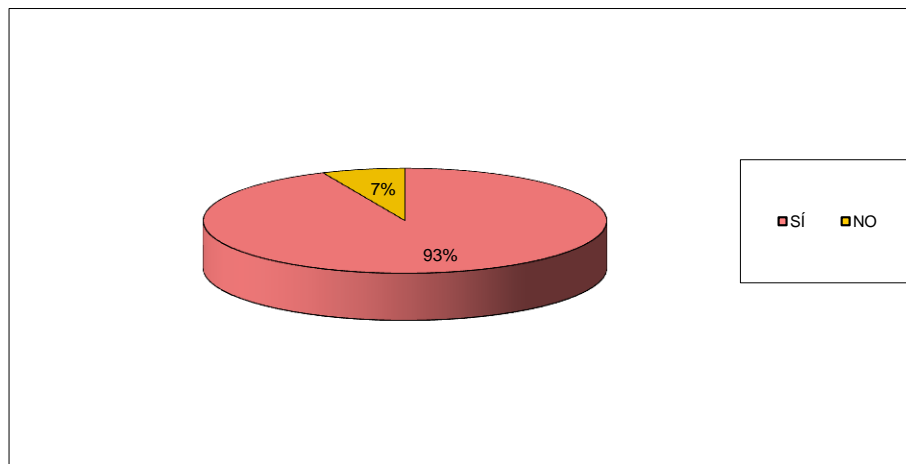
## SEXTA PREGUNTA

6.- ¿Considera necesario proponer la reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros?

**CUADRO 6.**

| VARIABLES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-----------|------------|------------|
| SÍ        | 28         | 93%        |
| NO        | 2          | 7%         |
| TOTAL     | 30         | 100%       |

**GRÁFICO Nro. 6**



## **INTERPRETACIÓN.**

De los 30 profesionales encuestados; 28 profesionales contestan que sí, es necesario proponer la reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros; y 2 últimos encuestados, que equivale el 7% consideran que no es necesario proponer la reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros.

## **ANALISIS.**

De los resultados obtenidos es necesario proponer la reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros.

## **7. DISCUSIÓN**

### **7.1. Verificación de objetivos**

En esta investigación se ha planteado un objetivo general y tres objetivos específicos, de los cuales a continuación se los menciona su verificación en la presente investigación.

#### **OBJETIVO GENERAL.**

- Realizar un estudio semántico, doctrinario y jurídico de la rebaja de puntos en las contravenciones de tránsito señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El objetivo general se verifica en su totalidad, por cuanto en la revisión de literatura se analiza lo que opinan diferentes juristas de las consecuencias jurídicas que conlleva la inaplicabilidad de rebaja de puntos a las licencias de conducir de choferes extranjeros, por cuanto la rebaja de puntos en nuestra normativa se sujetan en la emisión de una licencia de conducir, particular inaplicable a las licencias internacionales de choferes extranjeros. Aquello se analiza tomando en consideración la Constitución de la República del Ecuador y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## **OBJETIVOS ESPECIFICOS.**

- Analizar los casos de inaplicabilidad de puntos en las contravenciones de tránsito señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

El primer objetivo específico se verifica positivamente, por cuanto en el marco doctrinario se indica que las licencias de conducir de personas extranjeras emitidas en otros países son inaplicables al nuestro, por cuanto nuestra normativa claramente señala que al emitirse una licencia de conducir profesional se sujeta a la rebaja de puntos a dichos documentos por las infracciones de tránsito, infringidas por el chofer, que nada del particular se indica en la ley sobre las licencias de personas extranjeras, con un documento emitido en otro país. Esto se corrobora con la aplicación de la encuesta en la segunda pregunta el 83% de los encuestados consideraron que no se establece la rebaja de puntos en las licencias internacionales de conducir de personas extranjeras; en la quinta pregunta el 93% de los encuestados estimaron que al no especificar la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad

- Determinar las consecuencias jurídicas que conlleva la rebaja de puntos para las licencias de ecuatorianos y la inaplicabilidad de las licencias de extranjeros.

Este objetivo se verifica positivamente, por cuanto en la quinta pregunta de la encuesta el 93% de los encuestados estimaron que al no especificar la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad; en la cuarta pregunta e 83% de los profesionales del derecho expresaron que en la rebaja de puntos en las licencias de conducir debe aplicarse tanto para conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, por la igualdad jurídicas para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito

- Proponer la reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros.

El último objetivo específico se verifica totalmente esto se corrobora con la aplicación de la encuesta en la sexta pregunta, el 93% de los encuestados consideraron que es necesario proponer la reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros. Esta propuesta consta como recomendación y alternativa para solucionar el inconveniente de la sujeción a la ley de las personas extranjeras que son choferes con documentos o licencia de conducir emitidos en otros países.

## **7.2. Contrastación de hipótesis**

La ley no regula el mecanismo de rebaja de puntos de las licencias de extranjeros, yendo en contra del principio de igualdad ante la ley, siendo necesario su regulación en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La hipótesis planteada se contrasta favorablemente, por cuanto en la investigación de campo se puede determinar en la quinta pregunta de la encuesta el 93% de los encuestados estimaron que al no especificar la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad; en la cuarta pregunta e 83% de los profesionales del derecho expresaron que en la rebaja de puntos en las licencias de conducir debe aplicarse tanto para conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, por la igualdad jurídicas para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito

Las licencias de conducir de choferes extranjeros, son diferentes por la normativa de existencia o no de rebaja de puntos en su país de origen, pero que al conducir con estos documentos, la normativa ecuatoriana nada indica de la rebaja de puntos de personas con licencias internacionales, por lo que

existe un vacío jurídico cuando se susciten o infrinjan la normativa de tránsito, cometiendo con ello infracciones de acuerdo a nuestra ley.

En el caso de las infracciones de tránsito, que por tal hecho el conductor recibe una sanción pecuniaria y rebaja de puntos a la licencia de conducir. Pero en el caso de las licencias de conducir de las personas extranjeras o han sido emitidas en otro país, no se establece el funcionamiento de cómo se sometan a la rebaja de puntos, de acuerdo a nuestra normativa, lo que existe un vacío jurídico para imponer la rebaja de puntos de la licencia de extranjeros, y ello viene a significar una consecuencias jurídica que debe solventarse en la normativa interna de tránsito.

### **7.3. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma**

En materia de tránsito, todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones.

La mayoría de las disposiciones de tránsito datan del decenio de 1990 (Argentina, Brasil, El Salvador, Guatemala, México, Panamá y Venezuela). Ecuador ha promulgado una nueva ley recientemente en el año 2009, ley que se ha caracterizado por ser catalogada como una de las más duras de la región y de la normativa vigente en el país.

Sin embargo pese a la dureza de las disposiciones legales adoptadas, la realidad es que los accidentes de tránsito se presentan cada día con mayor frecuencia, lo cual nos lleva a deducir que las acciones impuestas no han surtido el efecto que se esperaba; y que, la cuestión va más allá de la tipificación de un acto y la penalización de un tipo o acción; y que, pasando por la educación se deben además encaminar los esfuerzos a la aplicación real de la normativa prevista por parte de los encargados de administrar justicia.

En la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 107 clasifica las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones, esto en atención a la gravedad de la acción tipificada.

Los delitos y contravenciones tipificadas en la presente ley son de carácter culposo y conllevan a obligación civil y solidaria de pagar costos, daños y perjuicios por parte de los responsables de las infracciones. La acción para perseguirlos es pública y pesquisable de oficio, dentro de la cual de haberse interpuesto la acusación particular se establecerá el monto de las



obligaciones civiles indicadas dentro de la ley este artículo el primero que menciona o hace referencia a la acusación particular.

En efecto las disposiciones legales previstas en la ley se remiten a definir el carácter de los delitos y las contravenciones que contempla y sanciona, dándoles el calificativo de culposos.

Entendemos como delitos culposos o infracciones culposas, cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia.

Se menciona a la acusación particular como única opción que tienen los agraviados para reclamar el resarcimiento de daños y perjuicios, caso contrario no tendrían derecho al mismo.

Las autoridades competentes para el juzgamiento de las contravenciones serán los jueces o "la autoridad que la norma reguladora de tránsito" determine, reformando lo establecido previamente en la norma, en que se otorgaba esta competencia específicamente al juez de contravenciones de tránsito.

La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial considera la situación jurídica que se presentaría en caso de que la boleta de citación no haya sido impugnada en el término de tres días, señalando

que la misma se presumirá aceptada por el infractor y se procederá a su recaudación, por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de los organismos de tránsito o demás instituciones autorizadas para el efecto, en el plazo de diez días posteriores a la emisión de la boleta. En el evento de que el infractor aceptare voluntariamente la infracción, la boleta de citación será el título de crédito suficiente, sin que sea necesario que se dicte sentencia, en este caso además se añade en la reforma, la referida aceptación no lo eximirá de perder los puntos que amerite en su licencia de conducir.

Se incorpora un procedimiento especial para las contravenciones de tránsito muy graves, determinándose que quien las cometa será detenido y puesto a órdenes del juez de turno, dentro de las 24 horas siguientes, para que proceda a juzgarlo en una sola audiencia en la que se concederá la prueba y a la cual debe asistir el agente de tránsito que aprendió al infractor. En esta misma audiencia, a su finalización, el juez competente dictará sentencia.

En otro orden de cosas, como respuesta a la realidad pragmática que vivimos en la actualidad, la reforma contempla a los registros electrónicos de las cámaras de vigilancia de seguridad, de aquellas instaladas en los peajes y demás que sean implementadas por las instituciones públicas o por los GADs que hayan asumido competencia en materia de tránsito, las cuales serán consideradas como pruebas suficientes, tanto en el caso de contravenciones como también de los delitos

El Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expresa: “*Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.*”

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

*Las licencias de conducir serán otorgadas con 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 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*

*Contravención muy grave 10*

*Delitos 11 - 30.”<sup>37</sup>*

---

<sup>37</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, Art. 97

En esta disposición se establece el sistema de rebaja de puntos, en el momento de la emisión de las licencias. Pero más sucede que al igual de Ecuador y otros países se emiten licencias internacionales, si vienes extranjeros con licencias de sus países, no se indina nada para la rebaja de puntos para estas personas que también, pueden cometer infracciones y que deben someterse a la rebaja de puntos como los ecuatorianos lo tenemos, caso contrario va en contra del principio de igualdad ante la Constitución y la Ley.

## **8. CONCLUSIONES**

PRIMERA.- Es un beneficio que se instituya en la ley la rebaja de puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados.

SEGUNDA.- No está regulada la rebaja de puntos en las licencias internacionales de conducir de personas extranjeras.

TERCERA.- Las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países.

CUARTA.- En la rebaja de puntos en las licencias de conducir debe aplicarse tanto para conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, por la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito.

QUINTA.- Al no especificar la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad.

SEXTA.- Es necesario proponer la reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros.

## **9. RECOMENDACIONES**

PRIMERA.- Que las autoridades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, promuevan que en la ley la rebaja de puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados.

SEGUNDA.- A la Comisión de la Asamblea Nacional, aprueben y regulen la rebaja de puntos en las licencias internacionales de conducir de personas extranjeras.

TERCERA.- A la sociedad aprecien que las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países.

CUARTA.- A los jueces de tránsito en la rebaja de puntos en las licencias de conducir debe aplicarse tanto para conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, por la igualdad jurídicas para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito.

QUINTA.- Que se especifique la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero, porque trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad.

SEXTA.- A la Asamblea Nacional reforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros.



## 9.1. Propuesta de reforma

### ASAMBLEA NACIONAL

#### CONSIDERANDOS

Que el Art. 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 6) La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza..

Que el Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, establece, *“se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo. Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría. Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida”*

Que se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre. Pero más sucede que este sistema es aplicado solo en nuestro país, que nada se indica de las licencias de conducir de las personas extranjeras que vienen con licencias internacionales, para este sistema no hay rebaja de puntos.

Que es necesario que se regule las licencias de dichas personas, porque las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, ya que debe establecerse la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito.

En uso de las atribuciones que le confiere el Art. 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente:

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

Art. 1.- A continuación del Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial agréguese el siguiente inciso:

Quienes conduzcan con licencias extranjeras se sujetarán a las normas contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incluyendo la rebaja de puntos a la licencia de conducir.

Art. Final: La presente Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito en la Sala de sesiones de la Asamblea Nacional a los... del mes de... del años 2014

LA PRESIDENTA

EL SECRETARIO

F.....

F.....

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- ANGULO AYOVI; Mauricio Fernando: Manual Práctico de Derecho Ambiental, Editorial Workhouse Procesal, Ecuador, 2009, p. 160
- BAQUERIZO MINUCHE, Jorge: Sobre Neoconstitucionalismo, Principios y Ponderación, Edilexa S.A. Editores, Guayaquil – Ecuador, 2011, p. 102
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 66, 76, 392
- CÓRDOVA; Francisco: La Carta de Derechos y la Jurisprudencia de la Corte Interamericana, Temis, Bogotá, 1995, pág. 200
- CUEVA CARRIÓN, Luis: Acción Constitucional Ordinaria de Protección, Ediciones Cueva Carrión, Quito – Ecuador, 2010, p. 117
- DE SANTO, Víctor: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía, editorial Universidad, segunda edición, Buenos Aires – Argentina, 1999, p. 458
- FERRAJOLI, Luigi: Democracia y garantismo, Edición de Miguel Carbonel, Editorial Trotta, 2008, Madrid – España, p. 175

- GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, Imprenta Publicidad, primera edición, Quito – Ecuador, 2010, p. 36
  
- GOLDSTEIN, Mabel: Diccionario Jurídico Consultor Magno, Círculo Latino Austral, Buenos Aires – Argentina, 2008, p. 270
  
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, Art. 97
  
- NOGUEIRA ALCALA, Humberto: El derecho a la igualdad en la jurisprudencia constitucional. Anuario de Derecho Constitucional Latinoamericano, Dike, 1997, p. 231
  
- OSSORIO, Manuel: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2008, p. 175, 396, 465, 827
  
- PRIETO SANCHÍS, Luis: Justicia Constitucional y Derechos Constitucionales, Primera Edición, Editorial Trota, Madrid – España, 2003, p. 193, 194

- ZAVALA EGAS, Jorge: Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, Edilexa S.A., Editores, 2010, Guayaquil – Ecuador, p. 128, 313

- <http://definicion.de/licencia/>

- [http://es.wikipedia.org/wiki/Pena\\_pecuniaria](http://es.wikipedia.org/wiki/Pena_pecuniaria)

- <http://www.gerencie.com/que-se-entiende-por-sueldo-basico.html>

- [http://es.wikipedia.org/wiki/Consecuencia\\_jur%C3%ADdica](http://es.wikipedia.org/wiki/Consecuencia_jur%C3%ADdica)

## 11. ANEXOS

### 11.1 Encuesta

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA  
MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA  
CARRERA DE DERECHO

Señor abogado:

En calidad de egresada de la Carrera de Derecho, con la finalidad de desarrollar mi tesis intitulada “REGULACIÓN EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA REBAJA DE PUNTO DE LA LICENCIA DE EXTRANJEROS”, le solicito se sirva contestarme las siguientes preguntas:

1.- ¿Está usted de acuerdo que se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados?

SI (     )                      NO (     )

¿Por qué? .....

.....

2.- ¿Está regulada la rebaja de puntos en las licencias internacionales de conducir de personas extranjeras?

SI ( ) NO ( )

¿Por qué? .....  
.....

**3.-** ¿Está usted de acuerdo que las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países?

SI ( ) NO ( )

¿Por qué? .....  
.....

**4.-** ¿Cree usted que en la rebaja de puntos en las licencias de conducir debe aplicarse tanto para conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, por la igualdad jurídicas para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito?

SI ( ) NO ( )

¿Por qué? .....  
.....

**5.-** ¿Cree usted que al no especificar la rebaja de puntos de las licencias de conducir emitidas en el extranjero trae consigo consecuencias jurídicas por su inaplicabilidad?



SI ( ) NO ( )

¿Por qué? .....

.....

**6.-** ¿Considera necesario proponer la reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros?

SI ( ) NO ( )

¿Por qué? .....

.....

## 11.2. PROYECTO



# UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA CARRERA DE DERECHO

## *PROYECTO DE TESIS*

Tema:

**“REGULACIÓN EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,  
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA REBAJA DE PUNTO DE LA  
LICENCIA DE EXTRANJEROS”**

---

---

PROYECTO DE TESIS  
PREVIO A LA OBTENCION  
DEL TÍTULO DE ABOGADA

---

---

POSTULANTE:

Alicia Lucila Villagomez Guamán

LOJA- ECUADOR  
2014

## 1. TEMA.

**“REGULACIÓN EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA REBAJA DE PUNTO DE LA LICENCIA DE EXTRANJEROS”**

## 2. PROBLEMÁTICA.

De acuerdo al Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, establece, *“se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.*

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

*Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida”*

Se instituyen los puntos como un mecanismo de sanción por las infracciones de tránsito cometidas por los conductores de vehículos motorizados de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre. Pero más sucede que este sistema es aplicado solo en nuestro país, que nada se indica de las licencias

de conducir de las personas extranjeras que vienen con licencias internacionales, para este sistema no hay rebaja de puntos.

Es necesario que se regule las licencias de dichas personas, porque las infracciones de tránsito pueden ser cometidas por conductores que manejen vehículos que tengan licencias emitidas en nuestro país y personas extranjeras que vengan con licencias de otros países, ya que debe establecerse la igualdad jurídica para todos que lleguen a cometer infracciones de tránsito.

### **3. JUSTIFICACIÓN.**

La presente investigación jurídica que propongo desarrollar no es otra cosa que la consecuencia lógica del proceso enseñanza aprendizaje que imparte la Universidad Nacional de Loja, en su objetivo de formar profesionales del derecho íntegros, con una conciencia social nueva y con una mentalidad abierta a los cambios y retos que nos trae el nuevo milenio.

La presente investigación intitulada “REGULACIÓN EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA REBAJA DE PUNTO DE LA LICENCIA DE EXTRANJEROS.” es un tema que estoy seguro va a despertar el interés de todos quienes estamos de alguna u otra manera vinculados al ámbito jurídico y social, por las

consecuencias que se desprenden de las rebajas de puntos por las infracciones cometidas de tránsito.

En virtud de la problemática que existe, el presente trabajo, está dirigido principalmente, a introducir una reforma al mencionado cuerpo legal, a fin de que se otorgue un verdadero valor de la rebaja de puntos, los cuales se adopten para todos los que tengan licencias nacionales o extranjeros.

Por todo lo expuesto considero factible realizar la presente investigación en aras de contribuir a normar el derecho de tránsito, en materia de sanciones por la rebaja de puntos, que estas sean aplicables en igualdad de condiciones para todas las personas.

#### **4. OBJETIVOS.**

##### **4.1. OBJETIVO GENERAL.**

- Realizar un estudio semántico, doctrinario y jurídico de la rebaja de puntos en las contravenciones de tránsito señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

##### **4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.**

- Analizar los casos de inaplicabilidad de puntos en las contravenciones de tránsito señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

- Determinar las consecuencias jurídicas que conlleva la rebaja de puntos para las licencias de ecuatorianos y la inaplicabilidad de las licencias de extranjeros.

- Proponer la reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias de extranjeros.

## **5. HIPÓTESIS.**

La ley no regula el mecanismo de rebaja de puntos de las licencias de extranjeros, yendo en contra del principio de igualdad ante la ley, siendo necesario su regulación en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## **6. MARCO TEORICO**

En materia de tránsito, todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro

automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones.

La mayoría de las disposiciones de tránsito datan del decenio de 1990 (Argentina, Brasil, El Salvador, Guatemala, México, Panamá y Venezuela). Ecuador ha promulgado una nueva ley recientemente en el año 2009, ley que se ha caracterizado por ser catalogada como una de las más duras de la región y de la normativa vigente en el país.

Sin embargo pese a la dureza de las disposiciones legales adoptadas, la realidad es que los accidentes de tránsito se presentan cada día con mayor frecuencia, lo cual nos lleva a deducir que las acciones impuestas no han surtido el efecto que se esperaba; y que, la cuestión va más allá de la tipificación de un acto y la penalización de un tipo o acción; y que, pasando por la educación se deben además encaminar los esfuerzos a la aplicación real de la normativa prevista por parte de los encargados de administrar justicia.

En la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 107 clasifica las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones, esto en atención a la gravedad de la acción tipificada.

Los delitos y contravenciones tipificadas en la presente ley son de carácter culposo y conllevan a obligación civil y solidaria de pagar costos, daños y

perjuicios por parte de los responsables de las infracciones. La acción para perseguirlos es pública y pesquisable de oficio, dentro de la cual de haberse interpuesto la acusación particular se establecerá el monto de las obligaciones civiles indicadas dentro de la ley este artículo el primero que menciona o hace referencia a la acusación particular.

En efecto las disposiciones legales previstas en la ley se remiten a definir el carácter de los delitos y las contravenciones que contempla y sanciona, dándoles el calificativo de culposos.

Entendemos como delitos culposos o infracciones culposas, cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia.

Se menciona a la acusación particular como única opción que tienen los agraviados para reclamar el resarcimiento de daños y perjuicios, caso contrario no tendrían derecho al mismo.

Las autoridades competentes para el juzgamiento de las contravenciones serán los jueces o "la autoridad que la norma reguladora de tránsito" determine, reformando lo establecido previamente en la norma, en que se otorgaba esta competencia específicamente al juez de contravenciones de tránsito.



La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial considera la situación jurídica que se presentaría en caso de que la boleta de citación no haya sido impugnada en el término de tres días, señalando que la misma se presumirá aceptada por el infractor y se procederá a su recaudación, por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de los organismos de tránsito o demás instituciones autorizadas para el efecto, en el plazo de diez días posteriores a la emisión de la boleta. En el evento de que el infractor aceptare voluntariamente la infracción, la boleta de citación será el título de crédito suficiente, sin que sea necesario que se dicte sentencia, en este caso además se añade en la reforma, la referida aceptación no lo eximirá de perder los puntos que amerite en su licencia de conducir.

Se incorpora un procedimiento especial para las contravenciones de tránsito muy graves, determinándose que quien las cometa será detenido y puesto a órdenes del juez de turno, dentro de las 24 horas siguientes, para que proceda a juzgarlo en una sola audiencia en la que se concederá la prueba y a la cual debe asistir el agente de tránsito que aprendió al infractor. En esta misma audiencia, a su finalización, el juez competente dictará sentencia.

En otro orden de cosas, como respuesta a la realidad pragmática que vivimos en la actualidad, la reforma contempla a los registros electrónicos de las cámaras de vigilancia de seguridad, de aquellas instaladas en los peajes y demás que sean implementadas por las instituciones públicas o por los

GADs que hayan asumido competencia en materia de tránsito, las cuales serán consideradas como pruebas suficientes, tanto en el caso de contravenciones como también de los delitos

El Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expresa: *“Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.*

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

*Las licencias de conducir serán otorgadas con 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 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*

*Contravención muy grave 10*

*Delitos 11 - 30.*<sup>38</sup>

En esta disposición se establece el sistema de rebaja de puntos, en el momento de la emisión de las licencias. Pero más sucede que al igual de Ecuador y otros países se emiten licencias internacionales, si vienes extranjeros con licencias de sus países, no se indina nada para la rebaja de puntos para estas personas que también, pueden cometer infracciones y que deben someterse a la rebaja de puntos como los ecuatorianos lo tenemos, caso contrario va en contra del principio de igualdad ante la Constitución y la Ley.

## **7. METODOLOGÍA**

La metodología o simplemente método, es el medio o camino por el cual se llega a establecer la relación entre el investigador y lo investigado, para el acopio y estudio de la información que se relaciona con el problema planteado y la consecución de los objetivos propuestos. Además es un procedimiento racional y práctico que a más de permitirnos lograr nuestros objetivos, nos permite ir obteniendo otros nuevos conocimientos que al final llegan a correlacionarse entre sí.

Por consiguiente, al tratarse el presente trabajo de una investigación netamente jurídica – documental, en donde he de analizar las consecuencias

---

<sup>38</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, Art. 97

negativas que puede generar que no se establezca la rebaja de puntos de las licencias emitidas en el extranjero, estimo conveniente recurrir a los métodos generalmente aceptados de la investigación científica como son:

El método descriptivo o explicativo: me permitirá llegar a determinar con claridad el comportamiento de las variables que pueden presentarse en el estudio de una determinada población o muestra, la presencia o ausencia de varios factores sean estos legales o sociales y la frecuencia con que ocurre el problema planteado, es decir lo que es mi objeto de estudio.

El método deductivo: dada la naturaleza del presente trabajo investigativo, considero que este método me ofrece la posibilidad de abordar el tema relacionado con los vacíos de que adolece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el tema que nos ocupa, partiendo del conocimiento de verdades previas y de un marco referencial debidamente estructurado, el mismo que se encuentra estrechamente relacionado con la realidad de los hechos.

El método inductivo: me brindará la posibilidad de conocer casos o hechos particulares que se suman para luego, mediante la generalización formular la ley o conclusión final a la cual pretendo llegar.

Además, para dar una mejor aplicabilidad a los métodos ya descritos, creo conveniente utilizar como técnicas de investigación el fichaje, la observación, la encuesta, y los estudios bibliográficos.

- Aplicación de encuestas, a 30 personas involucradas en el problema, Abogados en libre ejercicio profesional, jueces y magistrados, catedráticos universitarios, de la Ciudad de Loja.

- Estudios bibliográficos: como la doctrina y jurisprudencia, revistas estudios, tratados, artículos periodísticos, conferencias y demás cuerpos legales concordantes.

- Fichas nemotécnicas y bibliográficas

- Finalmente he de recurrir a la ayuda de procedimientos analítico y sintético.

## 8. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

| TIEMPO<br>ACTIVIDADES                       | AÑO 2014 |  |  |      |   |   |       |   |       |   |      |   |      |   |      |   |      |   |   |   |   |
|---|----------|--|--|------|---|---|-------|---|-------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|---|---|---|
|   | ABRIL    |  |  | MAYO |   |   | JUNIO |   | JULIO |   | AGO. |   | SEP. |   | OCT. |   | NOV. |   |   |   |   |
| Problematización                            |          |  |  | x    |   |   |       |   |       |   |      |   |      |   |      |   |      |   |   |   |   |
| Elaboración del Proyecto                    |          |  |  | x    | x | x |       |   |       |   |      |   |      |   |      |   |      |   |   |   |   |
| Presentación y aprobación del Proyecto      |          |  |  |      |   |   | x     | x |       |   |      |   |      |   |      |   |      |   |   |   |   |
| Recolección de la información bibliográfica |          |  |  |      |   |   | x     | x | x     | x |      |   |      |   |      |   |      |   |   |   |   |
| Investigación de campo.                     |          |  |  |      |   |   |       |   | x     | x | x    |   |      |   |      |   |      |   |   |   |   |
| Análisis de la información                  |          |  |  |      |   |   |       |   |       |   | x    | x | x    |   |      |   |      |   |   |   |   |
| Elaboración del informe final               |          |  |  |      |   |   |       |   |       |   |      |   | x    | x | x    | x | x    |   |   |   |   |
| Sesión Reservada                            |          |  |  |      |   |   |       |   |       |   |      |   |      |   | x    | x | x    | x | x |   |   |
| Defensa Pública y graduación                |          |  |  |      |   |   |       |   |       |   |      |   |      |   |      |   |      |   | x | x | x |

## 9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.-

### 9.1. Recursos Humanos:

**Investigador:** Alicia Villagomez

### 9.2. Recursos Materiales:

|                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| • Adquisición de bibliografía | \$ 150,00        |
| • Materiales de escritorio    | \$ 80,00         |
| • Levantamiento de texto      | \$ 150,00        |
| • Publicación                 | \$ 50,00         |
| • Edición de tesis            | \$ 50,00         |
| • Encuadernación              | \$ 50,00         |
| • Imprevistos                 | <u>\$ 100,00</u> |

**TOTAL:** **\$ 630,00**

**9.1.3. Financiamiento:** Con recursos propios del postulante.

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- CABANELLAS, Guillermo, (2004) "Diccionario Enciclopédico del Derecho Usual", Editorial Heliasta; Buenos Aires, Argentina
- COMANDO DE POLICIA LOJA NRO. 7: "Prevención de accidentes de tránsito.- Manual del Brigadista", Loja.

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2013), "Constitución Política del Ecuador", Tungurahua - Ecuador
  
- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2013), "Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ", Tungurahua - Ecuador
  
- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2013), "Código de Procedimiento Civil", Tungurahua – Ecuador
  
- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2013), "Código Civil", Tungurahua - Ecuador
  
- GARCÍA, Falconí José (1998) "Manual de Practica Procesal Penal", Editorial Nuevo Horizonte, Tungurahua - Ecuador
  
- MANUEL PEÑAHERRERA VÍCTOR (1968) "Lección y Derecho Práctico Civil y Penal" Tomo I, II y III. Editorial Universitaria; Tungurahua – Ecuador
  
- MERINO, Gonzalo, (1998); "Enciclopedia de Práctica Jurídica" Editorial "Magnus" Guayaquil - Ecuador



- REIG SATONES JOSÉ (2001) "Manual de Historia de Derecho en el Ecuador" Editorial Corporaciones de Estudios y Publicaciones Tungurahua – Ecuador
- TORRES CHAVEZ, Efraín: "Breves comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre", editorial UTPL, Loja.

## INDICE

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| PORTADA .....                   | i   |
| CERTIFICACIÓN .....             | ii  |
| AUTORÍA .....                   | iii |
| CARTA DE AUTORIZACIÓN .....     | iv  |
| AGRADECIMIENTO .....            | v   |
| DEDICATORIA .....               | vi  |
| TABLA DE CONTENIDOS .....       | vii |
| 1. TÍTULO .....                 | 1   |
| 2. RESUMEN .....                | 2   |
| 2.1. Abstract .....             | 4   |
| 3. INTRODUCCIÓN .....           | 5   |
| 4. REVISIÓN DE LITERATURA ..... | 7   |
| 5. MATERIALES Y MÉTODOS .....   | 45  |
| 6. RESULTADOS .....             | 47  |
| 7. DISCUSIÓN .....              | 59  |
| 8. CONCLUSIONES .....           | 69  |
| 9. RECOMENDACIONES .....        | 71  |
| 9.1. Propuesta de Reforma ..... | 73  |
| 10. BIBLIOGRAFÍA .....          | 76  |
| 11. ANEXOS .....                | 79  |
| ÍNDICE .....                    | 98  |