



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

TÍTULO:

**“CONTRADICCIÓN JURÍDICA DE LOS ARTS. 145.1. 145.3. CON EL ART.
97 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA REBAJA DE PUNTOS EN LAS
LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY
GRAVES”**

Tesis previa a la obtención del Título de
Abogada

AUTORA: Mayra del Carmen González Chamba

DIRECTOR: Dr. Mg. Mario Guerrero González.

Loja – Ecuador

2015

CERTIFICACIÓN

Dr. Mario Guerrero González.

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

Certifico:

Haber dirigido, asesorado y revisado detenida y minuciosamente durante todo su desarrollo la tesis titulada: "CONTRADICCIÓN JURÍDICA DE LOS ARTS. 145.1. 145.3. CON EL ART. 97 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA REBAJA DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES", realizada por la postulante: Mayra del Carmen González Chamba; previo a optar por el grado de Abogada, el mismo que cumple con los requisitos de fondo y de forma que exige el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja; por lo que autorizo su presentación para la defensa y sustentación, ante el Tribunal de Grado correspondiente.

Loja, Agosto del 2015

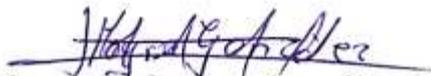
Dr. Mario Guerrero González

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, Mayra del Carmen González Chamba declaro ser autora del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos 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.


Mayra del Carmen González Chamba

C.I. 1103595722

Loja, agosto del 2015

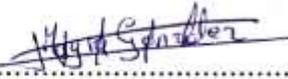
CARTA DE AUTORIZACION.

YO MAYRA DEL CARMEN GONZÁLEZ CHAMBA, DECLARO ser autora de la Tesis titulada “CONTRADICCIÓN JURÍDICA DE LOS ARTS. 145.1. 145.3. CON EL ART. 97 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA REBAJA DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES” como requisito para optar al Grado de ABOGADA: 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 la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del 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 07 días del mes de agosto del año dos mil quince, firma la autora.

FIRMA 

AUTORA. MAYRA DEL CARMEN GONZÁLEZ CHAMBA.

CÉDULA: 1103595722

DIRECCION: Barrio El Molino, parroquia El Valle, cantón Loja.

CORREO ELECTRONICO: gonzalezcarmen283q@gmail.com

TELEFONO: 0986544782.

DATOS COMPLEMENTARIOS.

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Mg. Sc. Mario Guerrero González

TRIBUNAL DE GRADO:

Dra. María Antonieta León Ojeda

PRESIDENTA

Dr. Mg. Juan Carlos Jaramillo Montesinos

VOCAL

Dr. Renato Aguirre Valdivieso

VOCAL

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a Dios por ser el impulsador de mis sueños y mi guía espiritual en todo momento.

A mis padres, mi hermano, a mi familia y amigos que me han dado su apoyo incondicional en todo momento; a mi hijo, por todas las alegrías y fuerzas que me da para seguir adelante.

Mayra del Carmen González Chamba

AGRADECIMIENTO

Mi imperecedera gratitud a la Universidad Nacional de Loja, a la Modalidad de Estudios a Distancia, a la carrera de Derecho, por haberme dado la oportunidad de formarme profesionalmente.

A todos los docentes que en cada uno de los módulos, me impartieron su experiencia y conocimientos profesionales.

De manera especial mi gratitud al director de la tesis, quien asumió con toda dedicación y esmero la Dirección de la presente tesis.

A los docentes de la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia que contribuyeron con mi formación académica.

Mayra del Carmen González Chamba

TABLA DE CONTENIDOS

1. TÍTULO

2. RESUMEN

2.1. Abstract.

3. INTRODUCCIÓN

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Regulación

4.1.2. Reducción de puntos

4.1.3. Licencias de conducir

4.1.4. Contravenciones

4.1.5. Principio de legalidad

4.1.6. Inconvenientes jurídicos

4.1.7. Contradicción jurídica

4.1.8. Inseguridad Jurídica

4.1.9. Personas

4.1.10. Infracciones de tránsito

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. Aplicación de la rebaja de puntos en las licencias de conducir

4.2.2. La rebaja de puntos en las contravenciones muy graves

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

4.3.3. Código Orgánico Integral Penal

5. MATERIALES Y MÉTODOS

6. RESULTADOS

6.1. Resultados de la aplicación de la encuesta

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 legal

10. BIBLIOGRAFÍA

11. ANEXOS

ÍNDICE

1. TÍTULO

“CONTRADICCIÓN JURÍDICA DE LOS ARTS. 145.1. 145.3. CON EL ART. 97 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA REBAJA DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES”

2. RESUMEN

La presente investigación consta de la problemática existente en el artículo 97 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir. Dichas licencias 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. Pero antes de la reforma del Código Orgánico Integral Penal, constaba que para las contravenciones muy graves, se reducirá 10 puntos a la licencia de conducir. Hoy con la reforma al artículo 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no consta la tabla para la reducción de puntos a las licencias de conducir.

Dentro de las contravenciones muy graves con la reforma que hubo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que el Art. 71 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-201, que actualmente desapareció con el Código Orgánico Integral Penal, donde indicaba que aumenta la rebaja de puntos de 15 hasta 30 puntos, lo cual va en contra del principio de legalidad, por cuanto existía una contradicción entre la tabla de rebaja de puntos que trataba el Art. 97 de la mencionada Ley, que establecía la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir cuando se trate de infracciones muy graves, en cambio en dicha reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, la rebaja aumenta de 15 hasta 30 puntos, en la misma clase de infracciones muy graves.

Si se contemplaba en el Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, la rebaja de 10 puntos a las licencias de conducir para las infracciones muy graves; pero, por otro lado en dichas infracciones muy graves, aumentaba de 15 a 30 puntos a la licencia de conducir, constituye una contradicción jurídica, en la aplicación de la norma, causando inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito.

Esta problemática consta en el nuevo Código Orgánico Integral Penal, que actualmente las contravenciones muy graves se las conoce, en la nueva legislación, como contravenciones de tránsito de primera clase, que son las más graves en cuanto a la pena, a la multa y a la reducción de puntos a las licencias de conducir, siendo ésta última la rebaja de diez puntos a la licencia de conducir que consta en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal. Pero existe una contradicción jurídica en el artículo 384 del mismo cuerpo de leyes que se considera una contravención la conducción de un vehículo bajo efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que la contengan, con la rebaja de quince puntos a la licencia de conducir; pues si se considera una contravención aquella es lógico que se imponga el máximo de la rebaja de puntos como menciona para las contravenciones de tránsito de primera clase, que es de diez y no de quince, por ser considerada una contravención muy grave

2.1. Abstract.

This research consists of the existing problems in Article 97 of Law on Land Transport, Traffic and Road Safety establishes the scoring system applied to driver's licenses. These licenses will be awarded 30 points for their regular term of five years term, and a set point reduction will be used for each violation. But before the reform of the Code Integral Criminal recorded that for very serious offenses, 10 points will be reduced to the license. Today with the amendment to article 97 of the Law on Land Transport, Traffic and Road Safety has no table for point reduction to driver's licenses.

In very serious offenses against a bill that was to the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety Art. 71 of Law s / n, RO 415-S, 29-III-201, currently disappeared with Integral Code of Criminal Procedure, which indicated that increases rebate points 15-30 points, which goes against the principle of legality, because there was a contradiction between table rebate points was the Art. 97 of the said Act, which established the reduction of 10 points to driver's license in the case of very serious infringements, while in the reform of the Organic Law of Land Transport, the reduction increases 15-30 points in the same class of very serious offenses.

If contemplated in Article 97 of the Law on Land Transport, Traffic and Road Safety, the reduction of 10 points to driver's licenses for very serious offenses.; but on the other hand in these very serious offenses increased

from 15-30 points to the driver's license is a legal contradiction in the application of the rule, causing legal uncertainty, people who have caused a traffic violation.

This problem consists in the new Code of Criminal Integral, currently very serious infringements are known, in the new legislation, as a general traffic class, which are the most severe penalty tale, a fine and point reduction to driver's licenses, the latter being the reduction of ten points a driver's license contained in Article 386 of the Penal Code of Integral. But there is a legal contradiction in Article 384 of the same body of law is considered a misdemeanor driving a vehicle under the influence of narcotics, psychotropic substances or preparations containing it, with the reduction of fifteen points to the driver's license substances; because if it is considered a violation that is logical that the maximum rebate is imposed as mentioned points for traffic violations class, which is ten not fifteen, being considered a serious breach.

3. INTRODUCCIÓN

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.

Con éstos antecedentes es que se trabajó en la Investigación Jurídica referente a “CONTRADICCIÓN JURÍDICA DE LOS ARTS. 145.1. 145.3. CON EL ART. 97 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA REBAJA DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES”, en consideración a que el Código Orgánico Integral Penal, sanciona a las contravenciones de tránsito y

transporte terrestre, para lo cual se impone sanciones como multa, penas privativas a la libertad y rebaja de puntos a la licencia de conducir.

Esta investigación ha sido debidamente revisada por mi Director de Tesis, quien me ha sabido dirigir para llegar a su conclusión, recomendaciones y propuesta de reforma jurídica.

La presente investigación ha sido estructurada de la siguiente manera: Primeramente he efectuado la REVISIÓN DE LITERATURA, la misma que aborda teóricamente aspectos relevantes del marco teórico en el que se describen Conceptualizaciones referentes a la contradicción jurídica que conlleva, la desproporcionalidad de la rebaja de puntos para las contravenciones muy graves, de acuerdo al principio de legalidad en las infracciones de tránsito.

También hago referencia a los MATERIALES Y MÉTODOS que se utilizaron en cada fase del trabajo investigativo, tanto para la recopilación de información bibliográfica como empírica mediante las técnicas de encuesta y entrevista.

En lo que se refiere a los RESULTADOS muestro los datos obtenidos de la aplicación de las encuestas que fueron aplicadas en un número de treinta abogados en libre ejercicio profesional de Loja, por tratarse de reformas de

carácter jurídico, presentando los mismos con su respectivo gráfico, interpretación y comentario de la autora.

Posteriormente se encuentra la parte concerniente a la DISCUSIÓN en la cual se efectuó un análisis crítico de la problemática con los conocimientos adquiridos tanto en la investigación bibliográfica como de campo, para posteriormente realizar la verificación de objetivos y contrastación de hipótesis planteados en el proyecto de tesis.

En la parte final del presente informe de investigación jurídica se encuentran las conclusiones, las recomendaciones a distintas instituciones públicas, y la Propuesta de Reforma Jurídica.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Regulación.

La regulación para Ossorio (2008) es el “*Ordenamiento o régimen de algo. Tasación de honorarios*” (p. 827)¹

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

Cabanellas (2000), 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*” (p. 848)²

¹ OSSORIO, MANUEL, Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2008

² CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Romano y latines Jurídicos, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2007

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 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 Espinosa Merino (1986), señala que es el “*Régimen, ordenación, disposición, conjunto de reglas.*” (624)³

4.1.2. Reducción de puntos

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.

³ ESPINOSA MERINO, Galo: La más Práctica Enciclopedia Jurídica, Volumen II, Vocabulario Jurídico, Instituto de Informática Legal, Quito – Ecuador, 1986

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.

4.1.3. Licencias de conducir

Definición de licencia (diciembre-2014) *“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” (http).*⁴

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

⁴ <http://definicion.de/licencia/>

muerdes, lesiones y daños a propiedad privada y de terceras personas y evitar el perjuicio que ocasionan los accidentes de tránsito.

Blogspot ecuador ecuatoriano (diciembre-2014) *“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.”* ([http](http://)).⁵

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.

4.1.4. Contravenciones

Para Ossorio (2008) 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” (P. 175)⁶

⁵ <http://ecuadorecuadoriano.blogspot.com/2013/03/licencia-de-conducir.html>

⁶ OSSORIO, Manuel: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2008

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 (200) 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 contravención, unas veces sancionado y otras no, según la naturaleza y disposiciones de la ley contravenida y de las leyes penales en general”* (p. 518)⁷.

4.1.5. Principio de legalidad

Sobre el principio de legalidad Luigi Ferrajoli (2008) 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”* (p. 175)⁸

⁷ CABANELLAS, Guillermo: Diccionario Jurídico Elemental, editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2000

⁸ FERRAJOLI, Luigi: Democracia y garantismo, Edición de Miguel Carbonel, Editorial Trotta, 2008, Madrid – España, p. 175

El principio de legalidad es que las normas se deben basar a los principios y reglas que la misma ley señala, es así que el derecho en su regulación no debe ir en contra de las normas generales como es el caso de la rebaja de puntos a la licencia de conducir, que señala la norma general que en caso de contravención de primera clase, que es la de mayor sanción en las contravenciones, se señala la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, pero existen otras contravenciones que se rebajan hasta 15 puntos a la licencia de conducir, lo que ya no sería contravención sino delito, cuando la sanción es mayor a la señalada para los demás casos, y que es la de mayor sanción que recibe un conductor, esto señalado en la ley va en contra del principio de legalidad.

4.1.6. Inconvenientes jurídicos

Víctor de Santo (2008) 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”* (p. 280)⁹.

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

⁹ DE SANTO, Víctor: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía, editorial Universidad, segunda edición, Buenos Aires – Argentina, 1999

conlleva a consecuencias legales o se derivan a ella, como es 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 consecuencia jurídica que debe solventarse en la normativa interna de tránsito.

Wikipedia (diciembre-2014) *“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).”* ([http](http://es.wikipedia.org/wiki/Consecuencia_jur%C3%ADdica))¹⁰

Si por un lado se impone una sanción de rebaja de puntos a la licencia de conducir, de 10 para las contravenciones de tránsito de primera clase, que es la máxima de este tipo para las contravenciones, pero en el mismo capítulo se impone una rebaja de 15 puntos a las licencias de conducir por conducir bajo el estado de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, con lo cual es una contravención mayor a las contravenciones en general, lo que constituye un inconveniente jurídico de igualdad ante la ley y

¹⁰ http://es.wikipedia.org/wiki/Consecuencia_jur%C3%ADdica

proporcionalidad entre infracciones y sanciones, como lo garantiza la norma constitucional.

4.1.7. Contradicción jurídica

Víctor de Santo (2008) indica que contradicción *“En derecho procesal, recibe este nombre el proceso en que existen intereses controvertidos o contrapuestos entre las partes, por oposición a lo meramente declarativo o al que se tramita en ausencia de la otras partes, rebeldía”* (p. 290)¹¹.

La legislación integral penal, sanciona las infracciones de tránsito, entre ellas se encuentra las contravenciones, que siendo la de primera clase las de mayor sanción, no puede imponerse una rebaja de puntos mayor a las señaladas a este tipo de contravenciones, caso contrario existe una contravención jurídica por cuanto no existe igualdad ante la ley y proporcionalidad entre infracciones y sanciones, como lo garantiza la norma constitucional.

4.1.8. Inseguridad Jurídica

Sobre la seguridad jurídica Zavala Egas & otros (2012) señalan que: *“La seguridad jurídica se muestra como una realidad objetiva, esto es, se manifiesta como exigencia objetiva de regularidad estructural y funcional del*

¹¹ DE SANTO, Víctor: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía, Editorial Universidad, segunda edición, Buenos Aires – Argentina, 2007

sistema jurídico, a través de sus normas e instituciones. Mas, su faceta subjetiva se presenta como certeza del Derecho, es decir, como proyección en las situaciones personales de la seguridad objetiva. Por ello, se requiere la posibilidad del conocimiento del Derecho por sus destinatarios. La certeza representa la otra cara de la seguridad objetiva: su reflejo en la conducta de los sujetos del derecho. Está premisa conduce a cifrar la exploración del sentido de la seguridad en el conjunto de caracteres que connotan e informan su dimensión objetiva” (p. 296)¹²

Las normas jurídicas de tránsito no son claras, porque por un lado las sanciones para las contravenciones de tránsito de primera clase se imponen la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, que es la de mayor sanción, pero por otra esa rebaja de puntos a la licencia de conducir sube a 15 en el caso que el conducir lleve a cabo mediante sustancias estupefacientes y psicotrópicas, con lo cual no sería infracciones sino delito, porque este tipo de acto se encuentra dentro del capítulo de contravención, y si es así no debe contradecir la misma ley, caso contrario va en contra de la norma jurídica y ello causa inseguridad jurídica por no existir un respeto a la existencia de normas jurídicas claras.

Pérez Luño (1964) indica que *“La positividad constituye un elemento necesario de la organización jurídica de cualquier tipo de sociedad. Mientras que la seguridad es un valor que puede darse o no en las diferentes formas*

¹² ZAVALA EGAS, Jorge, ZAVAL LUQUE, Jorge, ACOSTA ZAVALA, José: Comentarios a la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, Edilexa S.A. Editores, Guayaquil – Ecuador, 2012

históricas de positividad jurídica. De hecho, han existido ordenamientos jurídicos de seguridad precaria o prácticamente inexistente; pero no ha existido ninguno carente de positividad.” (p. 32)¹³

Un delito o contravención debe estar tipificado y sancionado de acuerdo a los principios constitucionales y legales, y ellas deben ser claras, preestablecidas, pública y aplicadas por las autoridades competentes. En el caso de una sanción ésta no debe ser superior a las norma generales, es el caso de las contravenciones de tránsito de primera clase donde se impone la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, y dentro de las contravenciones se haya la de conducir bajo sustancias estupefacientes y psicotrópicas pero la rebaja de puntos a la licencia de conducir aumenta a 15, lo cual es superior a la norma general, a las contravenciones de primera clase, que siendo de mayor sanción, debe respetarse la legalidad establecido en la legislación integral penal.

4.1.9. Personas

Parraguez Ruiz, (1999) respecto de la persona señala que *“La expresión persona proviene del latín y tiene su origen en el antiguo teatro griego, en el cual designaba a la máscara que utilizaban los actores para representar a los antiguos personajes, de tal manera que ella pasaba a identificarse con los personajes representados. De este modo la actuación llegaba más*

¹³ PÉREZ LUÑO, Introducción a la filosofía del derecho, Editorial, Taurus, Madrid – España, 1964

fácilmente al público de los grandes anfiteatros. Así el vocablo persona llegó a ser una forma sinónima del ser mismo, a identificarse con él, para determinar representando -en el derecho romano- el concepto de individuo humano.” (p. 48, 49)¹⁴

Las personas naturales son sujetos de responsabilidad penal, pero ahora con la nueva legislación integral penal las personas jurídicas son sujetas de responsabilidad penal, pero estas no entra para el caso de las infracciones de tránsito, por ello solo las personas naturales son sujetos de responsabilidad penal, y estas responden por sus actos, y se imponen las sanciones de tipo civil, penal y administrativo a que hubiere lugar. En las contravenciones de tránsito se impone pena privativa de la libertad, multa y la rebaja de puntos a la licencia de conducir.

La persona como manifiesta Larrea Holguín (2002), es *“todo individuo de la especie humana, pero con la condición de que viva. Si todavía no ha llegado la vida, no es más que una posibilidad; si ha muerto, ha dejado de ser persona jurídicamente hablando”* (p. 129)¹⁵

Se consideran personas todo individuo de la especie humana, ello significa, que desde la concepción y al comento de nacer son sujetos de derechos y obligaciones, su actos deben estar regulados y controlados por las normas

¹⁴ PARRAGUEZ RUIZ, Luis: Manual de Derecho Civil Ecuatoriano, Universidad Técnica Particular de Loja, Gráficas Hernández C. Ltda., Cuenca, 1999

¹⁵ LARREA HOLGUÍN, Juan: Manual Elemental de Derecho Civil del Ecuador, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito- Ecuador, 2002

constitucionales y legales, por el mero hecho de establecer una cultura de bien y controlar la moralidad de las personas para que se guíen y actúen en beneficio de la sociedad en su conjunto.

4.1.10. Infracciones de tránsito

Gallegos (2005) expresa que: *“La reglamentación de tránsito diferencia expresamente entre faltas graves y faltas leves. El concepto de “falta” puede tomarse en general como un sinónimo de culpa. En correspondencia con tal clasificación nosotros creemos que en casi todos los supuestos es más culpable el imprudente que el negligente aunque se considere a dichos conceptos como cuasi-sinónimos”* (p. 25)¹⁶

Las infracciones de tránsito se diferencian que son actos ocurridos por negligencia, imprudencia o impericia de los conductores o peatones en la vías de nuestro país, constituyendo como señala anteriormente en faltas graves y faltas leves, siendo entendible la falta como sinónimo de culpa, con lo cual no existe dolo o la intención de cometerlo, caso contrario esta no sería una infracción de tránsito sino se tornaría en un delito que debe ser sancionado de acuerdo a las normas del derecho penal común.

Cabanellas (2000) define al accidente como: *“Todo acontecimiento que ocasiona un daño. Puede provenir de hecho de la naturaleza o de acto del*

¹⁶ GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito

hombre; lo cual origina consecuencias jurídicas y hasta en ciertos casos responsabilidad puramente civil o, además criminal cuando los actos hayan sido ilícitos, se hayan ejecutado sin la debida diligencia, con infracción de los reglamentos o mediando negligencia o dolo” (p. 16)¹⁷

El accidente como un acontecimiento que ocasiona daño, puede ser materiales o lesiones a las personas o producción de muerte, para lo cual se cataloga como un hecho que lo produce el hombre, esto por la negligencia o imprudencia origina consecuencias, con lo cual responden civil o penalmente.

Torres Chávez (1997) manifiesta que: *“Para concebir de mejor manera a la infracción, es necesario recordar que lo intencional está descrito en el Código Penal como lo “previsto y querido”, de donde se concluye que la infracción de Tránsito, al no ser intencional, es en esencia de carácter culposo” (p. 48)¹⁸*

La infracción de tránsito por ser un acto de negligencia, impericia o imprudencia, son actos no intencionales de la infracción, con lo cual existen sus sanciones adecuadas que no son superiores a las contempladas en la legislación penal, constituyendo penas más severas a las de tránsito, pues por no haber intencionalidad pero por negligencia, impericia o imprudencia

¹⁷ CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta, Buenos Aires- Argentina, 1998

¹⁸ TORRES CHAVEZ, Efraín, Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, Edit. UTPL, Loja –Ecuador, 1997

recibe una sanción penal, en el sentido que no vuelva a incumplir o evite tal negligencia, impericia o imprudencia en circunstancias de tránsito.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. Aplicación de la rebaja de puntos en las licencias de conducir

Angulo Ayoví, (2009) 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.*” (p. 160)¹⁹

Dentro de las infracción de tránsito como delitos y contravenciones, las personas infractoras están sujetos a responsabilidad penal, por el cometimiento de la infracción y responsabilidad civil en por la reparación de daños y perjuicios a las víctimas o arreglos a los bienes patrimoniales producto del accidente. Para lo cual el Estado ha establecido penas privativas de la libertad, rebajas de puntos a las licencias de conducir y multas.

¹⁹ ANGULO AYOVI; Mauricio Fernando: Manual Práctico de Derecho Ambiental, Editorial Workhouse Procesal, Ecuador, 2009

Gallegos (2010) expresa 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.”* (p. 78)²⁰

Las personas naturales son sujetos de responsabilidad penal, pero ahora con la nueva legislación integral penal las personas jurídicas son sujetas de responsabilidad penal, pero estas no entra para el caso de las infracciones de tránsito, por ello solo las personas naturales son sujetos de responsabilidad penal, y estas responden por sus actos, y se imponen las sanciones de tipo civil, penal y administrativo a que hubiere lugar. En las contravenciones de tránsito se impone pena privativa de la libertad, multa y la rebaja de puntos a la licencia de conducir.

La responsabilidad penal surge de la violación de la norma legal, es el caso de las infracciones de tránsito donde el conductor, conduce su vehículo sin las debidas precauciones que deben tomar, como es conocer, aplicar y respetar las reglas de conducción. La infracción de tránsito surge de la negligencia, impericia e imprudencia del conductor como del peatón. Para lo cual quien infringe la ley, la unidad jurisdiccional de tránsito impone las sanciones indicadas en el Código Orgánico Integral Penal, por ser el cuerpo

²⁰ GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, Imprenta y publicidad IMPUBLIC, primera edición, Quito – Ecuador, 2010

legal donde derogó las infracciones que constaban en la legislación de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, imponiendo las penas y sanciones establecidas en este cuerpo legal.

4.2.2. La rebaja de puntos en las contravenciones muy graves

Gallegos, (2010) 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.”* (p. 36)²¹

La rebaja de puntos es una sanción de tipo administrativo que impone las autoridades judiciales de tránsito y transporte terrestre, para lo cual se impuso este sistema para concienciar a la ciudadanía a manejar un vehículo con precaución, y que se sujeten a las normas de tránsito y transporte terrestre. Es una sanción independiente a la responsabilidad penal sujeto del mismo accidente o percance, donde la rebaja de puntos significa que está perdiendo una licencia para poder circular como conductor en las vías del país, con lo cual se está perdiendo su responsabilidad social sujeto en el transporte terrestre.

²¹ GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, Imprenta y publicidad IMPUBLIC, primera edición, Quito – Ecuador, 2010

A esto Norberto Bobbio citado Baquerizo Minuche (2011) 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”* (p. 102).²²

El derecho a la libre circulación no significa que puede transitar por las vías del país, sin cumplir con las reglas de tránsito y transporte terrestre, pues el conductor y el peatón deben respetar los derechos de los demás; no es posible que una persona se estacione mal en un lugar público, en la cual ha obstaculizado el tránsito de las demás personas, y que infrinja todo el tiempo este acto ilícito, sin que reciba una sanción, para lo cual el Estado ha establecido la rebaja de puntos, por el mero hecho de concienciar y que tenga la persona una cultura de tránsito en respeto al derecho de las demás personas.

²² BAQUERIZO MINUCHE, Jorge: Sobre Neoconstitucionalismo, Principios y Ponderación, Edilexa S.A. Editores, Guayaquil – Ecuador, 2011

La legislación de tránsito ha establecido la rebaja de 10 puntos a las licencias de conducir en las contravenciones muy graves, pero en el Código Integral Penal, en las rebaja de puntos a la licencia de conducir aumenta de 10 a 30, lo cual se torna en un acto ilegal, al respecto Gallegos (2010) señala que: *“La responsabilidad penal es- en Derecho General- la sujeción de una persona que quebranta un deber de conducta impuesto por el Derecho penal al deber de desafiar las consecuencias que impone la ley. Dichas consecuencias se imponen a la persona cuando se le encuentra culpable de haber cometido un delito o haber sido cómplice de éste.”* (p. 78)²³

Un delito o contravención debe estar tipificado y sancionado de acuerdo a los principios constitucionales y legales, y ellas deben ser claras, preestablecidas, pública y aplicadas por las autoridades competentes. En el caso de una sanción ésta no debe ser superior a las norma generales, es el caso de las contravenciones de tránsito de primera clase donde se impone la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, y dentro de las contravenciones se haya la de conducir bajo sustancias estupefacientes y psicotrópicas pero la rebaja de puntos a la licencia de conducir aumenta a 15, lo cual es superior a la norma general, a las contravenciones de primera clase, que siendo de mayor sanción, debe respetarse la legalidad establecido en la legislación integral penal.

²³ GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, Imprenta y publicidad IMPUBLIC, primera edición, Quito – Ecuador, 2010

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 Cueva Carrión, (2010) 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”* (p. 117).²⁴

Las normas jurídicas de tránsito no son claras, porque por un lado las sanciones para las contravenciones de tránsito de primera clase se imponen la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, que es la de mayor sanción, pero por otra esa rebaja de puntos a la licencia de conducir sube a 15 en el caso que el conducir lleve a cabo mediante sustancias estupefacientes y psicotrópicas, con lo cual no sería infracciones sino delito, porque este tipo de acto se encuentra dentro del capítulo de contravención, y si es así no debe contradecir la misma ley, caso contrario va en contra de la norma

²⁴ CUEVA CARRIÓN, Luis: Acción Constitucional Ordinaria de Protección, Ediciones Cueva Carrión, Quito – Ecuador, 2010

jurídica y ello causa inseguridad jurídica por no existir un respeto a la existencia de normas jurídicas claras.

Al respecto Zavala Egas (2010) 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” (p. 128)²⁵.

La legislación integral penal, sanciona las infracciones de tránsito, entre ellas se encuentra las contravenciones, que siendo la de primera clase las de mayor sanción, no puede imponerse una rebaja de puntos mayor a las señaladas a este tipo de contravenciones, caso contrario existe una contravención jurídica por cuanto no existe igualdad ante la ley y proporcionalidad entre infracciones y sanciones, como lo garantiza la norma constitucional.

Prieto Sanchís (2003) 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 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.” (p. 193)²⁶*

Si por un lado se impone una sanción de rebaja de puntos a la licencia de conducir, de 10 para las contravenciones de tránsito de primera clase, que es la máxima de este tipo para las contravenciones, pero en el mismo

²⁵ ZAVALA EGAS, Jorge: Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, Edilexa S.A., Guayaquil Ecuador, 2010

²⁶ PRIETO SANCHÍS, Luis: Justicia Constitucional y Derechos Constitucionales, Primera Edición, Editorial Trota, Madrid – España, 2003

capítulo se impone una rebaja de 15 puntos a las licencias de conducir por conducir bajo el estado de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, con lo cual es una contravención mayor a las contravenciones en general, lo que constituye un inconveniente jurídico de igualdad ante la ley y proporcionalidad entre infracciones y sanciones, como lo garantiza la norma constitucional.

Para Prieto Sánchez (2003) *“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 Figueroa califique a la subsunción como el ideal de la ponderación y a la ponderación como la realidad de la subsunción”* (p. 194)²⁷.

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 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

²⁷ PRIETO SANCHÍS, Luis: Justicia Constitucional y Derechos Constitucionales, Primera Edición, Editorial Trota, Madrid – España, 2003

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.

En cuanto a la dimensión de la ponderación Zavala Egas (2010) expresa que: *“En nuestra Constitución no hay derechos prevalentes o de distinta jerarquía en abstracto, por ello son siempre iguales y se encuentran en equilibrio perfecto. Lo que es preciso para los jueces es, en los casos concretos, buscar en caso de conflicto de principios, derechos o bienes, cuál es el que tiene mayor peso en esa específica situación, aun cuando en otra puede ser distinta la posición de la balanza”*(p. 74)²⁸.

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.

²⁸ ZAVALA EGAS, Jorge: Apuntes sobre neoconstitucionalismo. Acciones de protección y ponderación, Acción de Inconstitucionalidad. Proceso Constitucional, Guayaquil – Ecuador, 2009

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 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.

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*”²⁹

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*”³⁰ 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.

²⁹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 66 núm. 3 lit. a)

³⁰ 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*³¹

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*

³¹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 392

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.”³²

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”³³*

La Constitución indica que en la ley se establecerá la debida proporcionalidad entre infracciones en todas las materias, pero en el caso de

³² CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR: Corporación de Estudios y Publicaciones, Legislación Codificada, Quito – Ecuador, 2011, Art. 76 núm. 1

³³ IBIDEM, Art. 76 núm. 6

la rebaja de puntos a las licencias de conducir, son aplicables de acuerdo a nuestra legislación de tránsito, cuanto un conductor ha cometido una 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

El Art. 89 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica: *“La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.”*³⁴

Para la circulación de los vehículos a motor, éstas deben tener los debidos permisos ante las autoridades administrativas, en el cual deben estar al día

³⁴ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 89

en el pago de matrículas, SOAT, y en relación a quien conduce deben tener las respectivas licencias de conducir, caso contrario están sujetas a las sanciones señaladas en la legislación de tránsito y la integral penal.

El Art. 90 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expresa: *“Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, o equipo caminero se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.*

*No obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, que deberán estar acompañados por una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las Comisiones Provinciales de conformidad con el Reglamento.”*³⁵

³⁵ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 90

Para la conducción de vehículos a motor, quien lo lleve a cabo son las persona mayores de 18 años, esto por cuanto están en la capacidad de discernir de la responsabilidad que conlleve el manejo de un vehículo, para lo cual deben adquirir la respectiva licencia de conducir, profesional para las labores de personas que conducen un vehículo como un medio de sustento o comercio, y no profesionales para las personas que manejan un vehículo de casa y que no es utilizada para el comercio.

Los menores adultos pueden conducir un vehículo, esto son los mayores de dieciséis años con el requisito de estar acompañado de una persona mayor de edad que posea licencia de conducir, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, esto es siendo la remuneración básica del 2014 de 340 dólares, debe dar un aval de 8500 dólares, lo cual es significativo que cualquier persona no puede dar esta garantía. Pero si un menor ha pasado las pruebas psicológicas y de conducción, quiere decir que tiene aptitudes para conducir el tipo de vehículo por la cual se otorga la licencia de conducir, y aquella garantía va en contra de los derechos que tienen los jóvenes frente a la constitución en cuanto a la igualdad de condiciones.

El Art. 92 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exterioriza: *“La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El*

documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control. La capacitación y formación estará a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Para el caso de los choferes profesionales los listados de los alumnos de los centros de capacitación deberán remitirse a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial máximo treinta días después de iniciado el ciclo académico, la Agencia Nacional verificará la continuidad y asistencia permanente de los aspirantes, solamente los que concluyan y aprueben el curso podrán obtener la licencia de conducir.”³⁶

La licencia es un requisito habilitante para la conducción de un vehículo a motor, y que es otorgado por la Agencia Nacional de Regulación y Control. La capacitación se llevan a cabo por la diferente Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios

³⁶ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 92

celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El Art. 93 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica: *“El certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorguen las escuelas autorizadas, incluido el SECAP, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir por parte de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

El certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorgan las Escuelas autorizadas para conductores no profesionales constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir.

El certificado o título de aprobación de estudio que otorguen las Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, el SECAP, FEDESOMECE, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Escuelas Politécnicas y las Universidades debidamente autorizadas por la Agencia Nacional constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir profesional, operador de maquinaria agrícola y equipo caminero pesado.

Los representantes de las escuelas para conductores profesionales y no profesionales que acrediten falsamente la certificación o títulos de aprobación de estudios, sin el cumplimiento efectivo de los requisitos

académicos y legales establecidos en la Ley y el Reglamento, sin perjuicio de las acciones adicionales a que hubiere lugar por el delito de falsedad de documentos públicos, serán sancionados administrativamente, en lo que fuere aplicable a cada una de sus calidades con:

a) La clausura definitiva de la escuela autorizada;

b) La inhabilidad, por 2 años, de ejercer funciones públicas, privadas o gremiales relacionadas con el transporte terrestre y tránsito; y,

c) La destitución de su cargo.

La imposición de la sanción en la instancia administrativa conlleva la aplicación obligatoria al responsable de una multa de hasta 25 remuneraciones básicas unificadas.”³⁷

Para la conducción de choferes profesionales, no profesionales, deben cumplirse en las diferentes escuelas o instituciones autorizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que esta última otorgue el debido permiso o licencia de conducir cuando acrediten falsamente la certificación o títulos de aprobación de estudios, sin el cumplimiento efectivo de los requisitos académicos y legales establecidos en la Ley y el Reglamento.

³⁷ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 93

Las escuelas están sujetas a responsabilidad administrativa, sin perjuicio de otras responsabilidades, como la clausura definitiva de la escuela autorizada; la inhabilidad, por 2 años, de ejercer funciones públicas, privadas o gremiales relacionadas con el transporte terrestre y tránsito; y, la destitución de su cargo.

El Art. 94 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reza: *“Obligatoriamente se establece la rendición de pruebas: teórica, psicosenométrica y exámenes médicos, para todos los conductores que van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren rehabilitarse. En el caso de adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades, se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley.”*³⁸

Un chofer profesional o no profesional deben pasar las pruebas teórica, psicosenométrica y exámenes médicos, para todos los conductores que van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren rehabilitarse. En el caso de adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades, se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley

³⁸ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 94

El Art. 95 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exterioriza: *“Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento correspondiente.”*³⁹

Para la regulación de otorgamiento de las licencias de conducir profesional y no profesional se rigen a lo dispuesto por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo reglamento

El Art. 96 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expresa: *“El titular de una licencia de conducir, podrá obtener cualquier tipo o categoría, luego de cumplir con los requisitos que señale la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos:*

a) Tener vigencia, al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría no profesional tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría del tipo que desea acceder;

b) Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación a la clase de vehículo que aspira conducir.

³⁹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 95

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de 5 años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de lo cual serán obligatoriamente renovadas.

Para el caso de la licencia C, no será necesaria la condición establecida en el literal a).⁴⁰

Las licencias deben cumplir los siguientes requisitos: a) Tener vigencia, al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría no profesional tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría del tipo que desea acceder; b) Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación a la clase de vehículo que aspira conducir. Las licencias de conducir tendrán una vigencia de 5 años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de lo cual serán obligatoriamente renovadas.

El Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala *“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

⁴⁰ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 96

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 treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.”⁴¹

La presente investigación consta de la problemática existente en el artículo 97 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir. Dichas licencias 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. Pero antes de la reforma del Código Orgánico Integral Penal, constaba que para las contravenciones muy graves, se reducirá 10 puntos a la licencia de conducir. Hoy con la reforma al artículo 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no consta la tabla para la reducción de puntos a las licencias de conducir.

Art. 98 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta: *“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*

⁴¹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 97

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.”⁴²

⁴² LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 98

Dentro de las contravenciones muy graves con la reforma que hubo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que el Art. 71 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-201, que actualmente desapareció con el Código Orgánico Integral Penal, donde indicaba que aumenta la rebaja de puntos de 15 hasta 30 puntos, lo cual va en contra del principio de legalidad, por cuanto existía una contradicción entre la tabla de rebaja de puntos que trataba el Art. 97 de la mencionada Ley, que establecía la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir cuando se trate de infracciones muy graves, en cambio en dicha reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, la rebaja aumenta de 15 hasta 30 puntos, en la misma clase de infracciones muy graves.

Si se contemplaba en el Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la rebaja de 10 puntos a las licencias de conducir para las infracciones muy graves; pero, por otro lado en dichas infracciones muy graves, aumentaba de 15 a 30 puntos a la licencia de conducir, constituye una contradicción jurídica, en la aplicación de la norma, causando inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito.

4.3.3. Código Orgánico Integral Penal

El Art. 60 numeral 4 y 8 del Código Orgánico Integral Penal manifiesta:

“Penas no privativas de libertad.- Son penas no privativas de libertad:

4. *Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.*

8. *Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.*⁴³

El Art. 67 del Código Orgánico Integral Penal manifiesta: “*Suspensión de la licencia para conducir.- La suspensión de autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo, durará el tiempo determinado en cada infracción de tránsito.*”⁴⁴

El Art. 371 del Código Orgánico Integral Penal expresa: “*Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.*”⁴⁵

Art. 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

⁴³ CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 60

⁴⁴ CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 67

⁴⁵ CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 321

Art. 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez.- La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

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

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

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

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre.

En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

5. MATERIALES Y MÉTODOS.

5.1. Métodos.

El desarrollo de la presente tesis, se realizó mediante el método descriptivo y bibliográfico. La investigación descriptiva es aquella que nos permite descubrir detalladamente y explicar un problema, objetivos y fenómenos naturales y sociales mediante un estudio con el propósito de determinar las características de un problema social.

La método científico consiste en la búsqueda de información en bibliotecas, internet, revistas, periódicos, libros de derecho; en las cuales estarán ya incluidas las técnicas de fichaje.

Recurrí a la aplicación del método deductivo, mediante el cual apliqué los principios descubiertos a casos particulares, a partir de un enlace de juicios a analizarse, lo cual me permitirá encontrar principios desconocidos, a partir de los conocidos, también me servirá para descubrir consecuencias desconocidas, de principios conocidos.

Utilicé el método inductivo, el que me permitió utilizar el razonamiento para que, partiendo de casos particulares, llegar a conocimientos generales.

El método empírico, se obtuvo de la observación directa de la codificación de otras leyes, y en especial de la igualdad jurídica en la aplicación de las sanciones en las infracciones de tránsito.

El método analítico tiene relación al problema que se va a investigar por cuanto nos permite estudiar el problema en sus diferentes ámbitos. El análisis y síntesis complementarios de los métodos sirven en conjunto para su verificación y perfeccionamiento. El método científico, nos permite el conocimiento de fenómenos que se dan en la naturaleza y en la sociedad, a través de la reflexión comprensiva y realidad objetiva, de la sociedad por ello en la presente investigación me apoyare en este método.

Finalmente con el método estadístico, me permitió establecer el porcentaje referente a las encuestas y conocer los resultados positivos o negativos de la hipótesis.

5.2. Procedimientos y Técnicas.

En lo que respecta a la fase de la investigación, el campo de acción a determinarse, estuvo establecido en que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la que se regule la contradicción jurídica de la rebaja de puntos para las contravenciones muy graves.

La investigación de campo se concretó a consultas de opinión a personas conocedoras de la problemática, previo muestreo poblacional de por lo menos treinta personas para las encuestas y tres personas para las entrevistas; en ambas técnicas se plantearon cuestionarios derivados de la hipótesis, cuya operativización partió de la determinación de variables e indicadores; llegando a prescribir la verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, de este contenido, me llevará a fundamentar la Propuesta de Reforma a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias en las contravenciones muy graves.

En relación a los aspectos metodológicos de presentación del informe final, me regí por lo que señala al respecto el método científico, y por los instrumentos respectivos y reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, para tal efecto.

6. RESULTADOS

6.1. Resultados de la aplicación de la encuesta

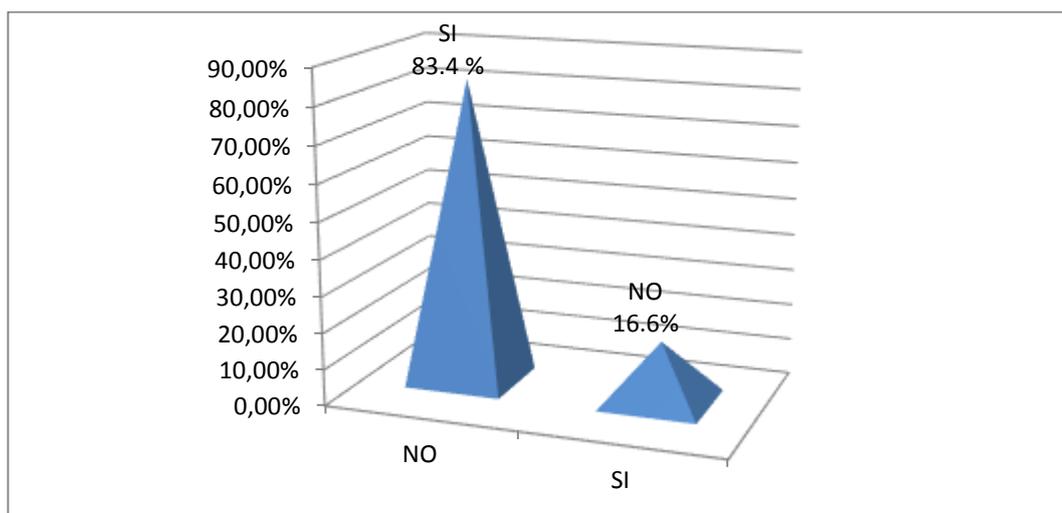
PRIMERA PREGUNTA: ¿Cree usted conveniente que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir?

CUADRO Nº 1

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
SI	25	83.4 %
NO	5	16.6 %
TOTAL	30	100 %

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autora: Mayra del Carmen González Chamba

GRÁFICO Nº 1



INTERPRETACIÓN

En cuanto a la primera pregunta, de un universo de treinta encuestados, veinticinco que corresponde el 83.4% están de acuerdo conveniente que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir. En cambio cinco encuestadas que equivale 16.6%, no están de acuerdo y sea conveniente que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir

ANÁLISIS

Es conveniente que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir

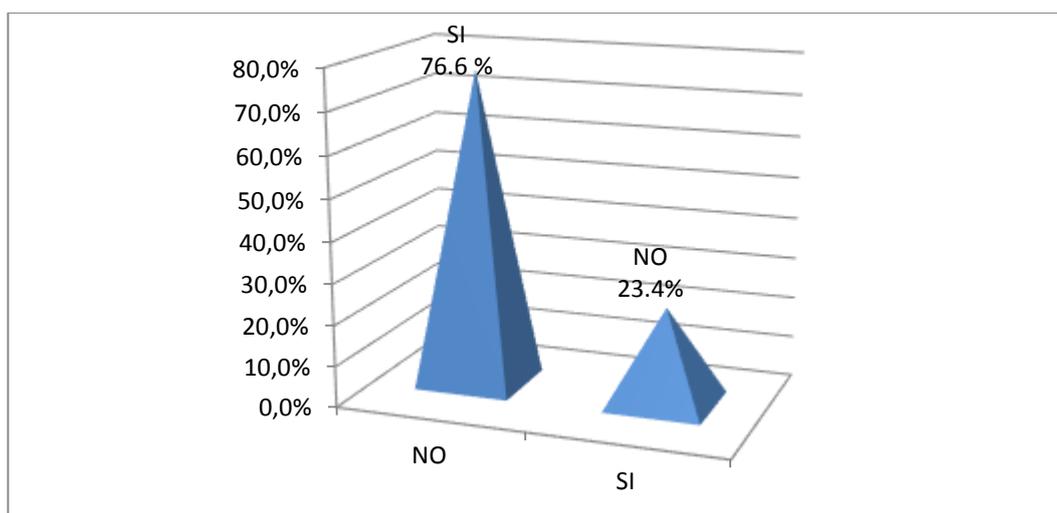
SEGUNDA PREGUNTA: ¿Considera usted que el Código Orgánico Integral Penal considere a las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, sería adecuado que se encuentren fuere de ella y con mayor sanción, a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan?

CUADRO Nº 2

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
NO	23	76.6 %
SI	7	23.4 %
TOTAL	30	100 %

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
 Autora: Mayra del Carmen González Chamba

GRÁFICO Nº 2



INTERPRETACIÓN

En esta pregunta veintitrés encuestados que equivale el 76.6% expresaron que no es adecuado que la Ley Orgánica Integral Penal considere a las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, que se encuentren fuere de ella y con mayor sanción, a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. En cambio siete personas que corresponde el 23,4% indicaron es adecuado que la Ley Orgánica Integral Penal considere a las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, que se encuentren fuere de ella y con mayor sanción, a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan

ANÁLISIS

Que la Ley Orgánica Integral Penal considere a las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, no sería adecuado que se encuentren fuere de ella y con mayor sanción, a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.

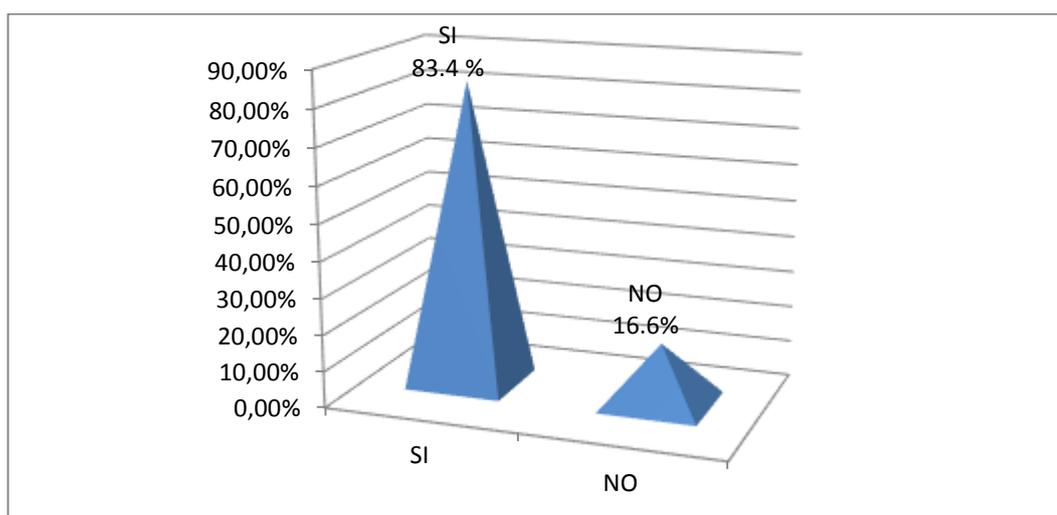
TERCERA PREGUNTA: ¿Si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, considera que se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir?

CUADRO Nº 3

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
SI	25	83.4 %
NO	5	16.6 %
TOTAL	30	100 %

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
 Autora: Mayra del Carmen González Chamba

GRÁFICO Nº 3



INTERPRETACIÓN

En esta interrogante veinticinco personas que engloba el 84.4% indicaron Si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, considera que se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir. En cambio cinco personas que corresponde el 16.6% señalaron no estar de acuerdo Si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, considera que se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir

ANÁLISIS

Si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, considera que se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir,

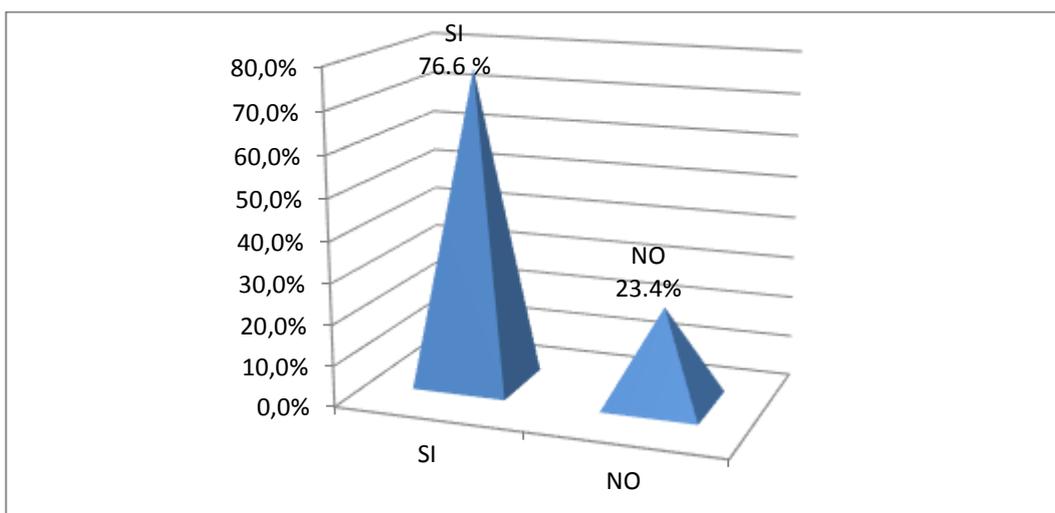
CUARTA PREGUNTA: ¿Cree usted que a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito?

CUADRO N° 4

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	23	76.6 %
No	7	23.4 %
TOTAL	30	100 %

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autora: Mayra del Carmen González Chamba

GRÁFICO N° 4



INTERPRETACIÓN

En la cuarta pregunta veintitrés encuestados que equivale el 76.6% señalaron que a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito. En cambio siete personas que engloba el 23.4% no creen que a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito

ANÁLISIS

A la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito.

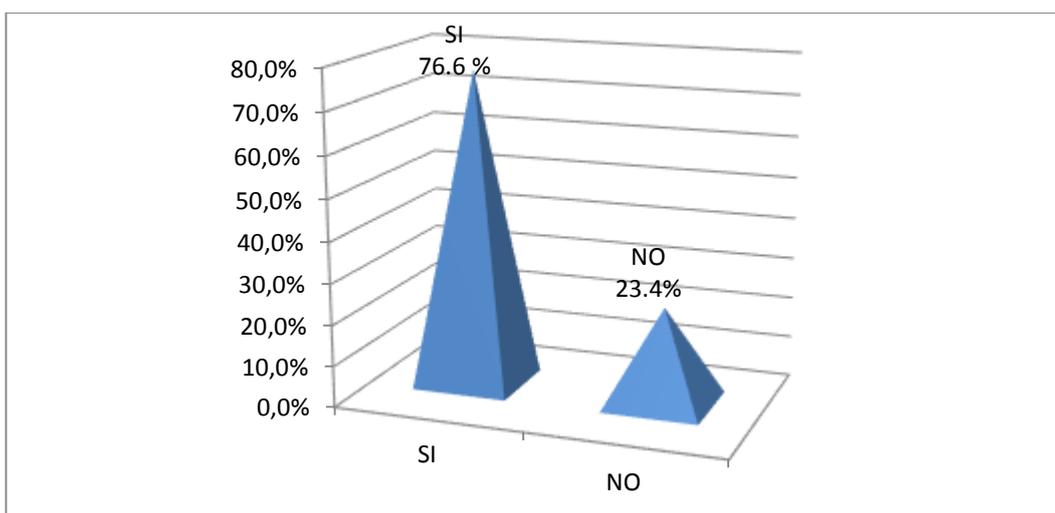
QUINTA PREGUNTA: ¿Cree usted que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones?

CUADRO N° 5

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	23	76.6 %
No	7	23.4 %
TOTAL	30	100 %

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autora: Mayra del Carmen González Chamba

GRÁFICO N° 5



INTERPRETACIÓN

En la quinta pregunta veintitrés encuestados que equivale el 76.6% señalaron que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones. En cambio siete personas que engloba el 23.4% no creen que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones.

ANÁLISIS

Siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones.

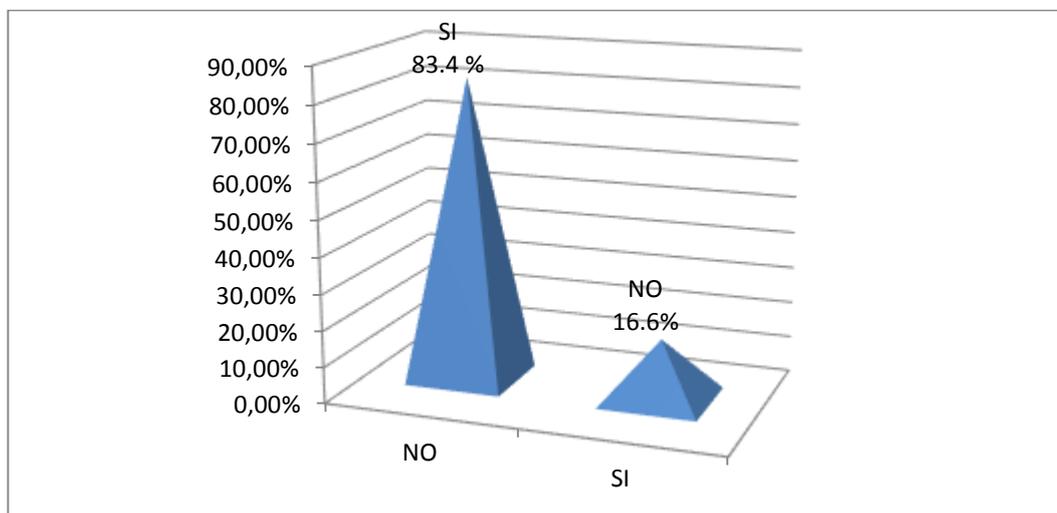
SEXTA PREGUNTA: ¿Cree usted necesario proponer una reforma al Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad?

CUADRO Nº 6

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
NO	25	83.4 %
SI	5	16.6 %
TOTAL	30	100 %

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autora: Mayra del Carmen González Chamba

GRÁFICO Nº 6



INTERPRETACIÓN

En esta pregunta veinticinco encuestados que equivale el 83.4% señalaron que es necesario proponer una reforma al Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad. Pero, cinco personas que corresponde el 16.6% señalaron que no es necesario proponer una reforma al Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad

ANÁLISIS

Es necesario proponer una reforma al Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de objetivos

En esta investigación se ha planteado un objetivo general y tres específicos, cuyos resultados, tomados de la aplicación de la encuesta, se verifican a continuación:

OBJETIVO GENERAL.

- Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario, de la rebaja de puntos en las licencias de conducir para las contravenciones muy graves en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El objetivo general se cumple a cabalidad por cuanto en la investigación se realiza un análisis de la rebaja de puntos a la licencia de conducir, esto de acuerdo a las reformas del Código Orgánico Integral Penal, las infracciones de tránsito pasaron a ser parte de este cuerpo de leyes, donde se analiza las contravenciones de tránsito de primera clase, como las más graves, que se sanciona con la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, y por otro se sancionan con mayor sanción a la rebaja de puntos, de ciertos infracciones consideradas contravenciones, con lo cual va en contra de la legalidad penal y se violenta el principio de proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones en la ley penal

4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Analizar la contradicción jurídica que conlleva, la desproporcionalidad de la rebaja de puntos para las contravenciones muy graves, de acuerdo al principio de legalidad en las infracciones de tránsito.

El primer objetivo específico se verifica positivamente, por cuanto se analiza la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico Integral Penal, analizando las rebaja de 10 puntos a las contravenciones de primera clase, que siendo de mayor sanción, no se puede imponer de rebaja de 15 puntos a los choferes que manejan bajo sustancias estupefacientes y psicotrópicas, porque estas la misma legislación integral penal las considera contravenciones, y deben ser el tope de la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir.

- Establecer las consecuencias jurídicas para la aplicación de la rebaja de puntos en las licencias de conducir en las contravenciones muy graves.

El segundo objetivo específico se verifica oportunamente, esto por cuanto en la investigación de campo con la aplicación de la encuesta en la segunda pregunta el 76.6% manifestaron que el Código Orgánico Integral Penal considere a las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de

mayor sanción, no sería adecuado que se encuentren fuere de ella y con mayor sanción, a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan; en la tercera el 84.4% de las personas indicaron que si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir; en la cuarta pregunta el 76.6% de los profesionales expresaron que a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito; y, en la quinta pregunta el 76.6% de los encuestados manifestaron que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones

- Proponer la reforma legal al Art. 145.1. y 145.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la reducción a 10 puntos a la licencia de conducir en determinación a las contravenciones muy graves.

El último objetivo específico se verifica oportunamente, por cuanto en la investigación de campo con la aplicación de la encuesta en la sexta pregunta el 83.4% de los profesionales indicaron que es necesario proponer una reforma al Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad

7.2. Contratación de hipótesis

El Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que en caso de contravenciones muy graves, tendrá una rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, disposición que no se cumple lo dispuesto en el Art. 145.1. y 145.3. de la misma ley, que para dichas contravenciones muy graves, existe una reducción de 15 y 30 puntos a la licencia de conducir, contraviniendo la legalidad que debe existir a la proporcionalidad entre infracciones y sanciones en las infracciones de tránsito.

La hipótesis planteada se contrasta favorablemente, esto se corrobora con la aplicación de la investigación de campo y la aplicación de la encuesta, en la segunda pregunta el 76.6% manifestaron que el Código Orgánico Integral Penal considere a las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, no sería adecuado que se encuentren fuera de ella y

con mayor sanción, a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan; en la tercera el 84.4% de las personas indicaron que si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir; en la cuarta pregunta el 76.6% de los profesionales expresaron que a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito; y, en la quinta pregunta el 76.6% de los encuestados manifestaron que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones

7.3. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma

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”

El Art. 76 numeral 1 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.”

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”*

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 treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.

El Art. 60 numeral 4 y 8 del Código Orgánico Integral Penal manifiesta:

“Penas no privativas de libertad.- Son penas no privativas de libertad:

4. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.

8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.”

El Art. 384 del Código Orgánico Integral Penal expresa: “Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.”

El Art. 386 del Código Orgánico Integral Penal exterioriza: “Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice

un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.”

8. CONCLUSIONES

PRIMERA: Es conveniente que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir.

SEGUNDA: El Código Orgánico Integral Penal considera a las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, sería adecuado que se encuentren fuere de ella y con mayor sanción, a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.

TERCERA: Si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir.

CUARTA: A la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito.

QUINTA: Siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones.

SEXTA: Es necesario proponer una reforma al Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad.

9. RECOMENDACIONES

PRIMERA: Que los sindicatos de choferes exijan que es conveniente que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir.

SEGUNDA: A la Comisión Especializada de la Asamblea Nacional analizar el Código Orgánico Integral Penal de las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, sería adecuado que se encuentren fuere de ella y con mayor sanción, a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.

TERCERA: Los jueces de tránsito tomen en cuenta que si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir.

CUARTA: A la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención

de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito.

QUINTA: A los fiscales, recomienden a la Agencia Nacional de Tránsito, regule en su reglamento la rebaja de puntos en las contravenciones de tránsito que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones.

QUINTA: A la Asamblea Nacional reformar el Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad.

9.1. Propuesta de reforma legal

ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO

Que el Art. 392 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa que 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.

Que el Art. 76 numeral 1 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.

Que 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.

Que 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 treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.

Que el Art. 384 del Código Orgánico Integral Penal manifiesta que la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Que el Art. 386 del Código Orgánico Integral Penal exterioriza:
“Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

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 INTEGRAL PENAL

Art. 1.- Refórmese el Art. 384 del Código Orgánico Integral Penal por el siguiente:

Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de diez puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

ARTÍCULO FINAL: Esta ley entrará en vigencia a partir de su promulgación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito de la República del Ecuador, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, a los días del mes de del 2014.

f. LA PRESIDENTA

f. EL SECRETARIO

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
- CABANELLAS, Guillermo: Diccionario Jurídico Elemental, editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2000, p. 16, 518.
- CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Romano y latines Jurídicos, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2007, p. 848
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 66, 76, 392
- CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 60, 67, 371
- 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. 280

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

- FERRAJOLI, Luigi: Democracia y garantismo, Edición de Miguel Carbonell, Editorial Trotta, 2008, Madrid – España, p. 175

- GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, Imprenta y publicidad IMPUBLIC, primera edición, Quito – Ecuador, 2010, p. 25, 78

- OSSORIO, MANUEL, Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2008, p. 175, 827

- PRIETO SANCHÍS, Luis: Justicia Constitucional y Derechos Constitucionales, Primera Edición, Editorial Trotta, Madrid – España, 2003, p. 193, 194

- TORRES CHAVEZ, Efraín, Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, Edit. UTPL, Loja –Ecuador, 1997, p. 48

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

- ZAVALA EGAS, Jorge: Apuntes sobre neoconstitucionalismo. Acciones de protección y ponderación, Acción de Inconstitucionalidad. Proceso Constitucional, Guayaquil – Ecuador, 2009, p. 74

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

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

- http://es.wikipedia.org/wiki/Consecuencia_jur%C3%ADdica

11. ANEXOS

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA DIRIGIDA A PROFESIONALES DEL DERECHO

Señor Abogado, sírvase responder las siguientes preguntas que a continuación detallo relacionado con el tema *“CONTRADICCIÓN JURÍDICA DE LOS ARTS. 145.1. 145.3. CON EL ART. 97 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA REBAJA DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES”*, su colaboración me será de mucha ayuda en el desarrollo de la presente investigación

1. ¿Cree usted conveniente que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir?

SI () NO ()

¿Por qué?

2. ¿Considera usted que el Código Orgánico Integral Penal considere a las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, sería adecuado que se encuentren fuere de ella y con mayor sanción, a la

persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....

3. ¿Si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, considera que se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....

4. ¿Cree usted que a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....

5. ¿Cree usted que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor

sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....

6. ¿Cree usted necesario proponer una reforma al Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....



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

TEMA:

“CONTRADICCIÓN JURÍDICA DE LOS ARTS. 145.1. 145.3. CON EL ART. 97 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA REBAJA DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES”

Proyecto de Tesis previa a la obtención del
Título de Abogada

AUTORA: Mayra del Carmen González Chamba

Loja – Ecuador

2014

1. TEMA

CONTRADICCIÓN JURÍDICA DE LOS ARTS. 145.1. 145.3. CON EL ART. 97 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA REBAJA DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES.

2. PROBLEMÁTICA

El artículo 97 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir. Dichas licencias 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. Entre otras infracciones para las contravenciones muy graves, se reducirá 10 puntos a la licencia de conducir

Pero es el caso que Art. 71 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011, que reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, aumenta la rebaja de puntos de 15 hasta 30 puntos, lo cual va en contra del principio de legalidad, por cuanto existe una contradicción entre la tabla de rebaja de puntos que trata el Art. 97 de la mencionada Ley, que establece la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir cuando se trate de infracciones muy graves, en cambio en dicha reforma a la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre, la rebaja aumenta de 15 hasta 30 puntos, en la misma clase de infracciones muy graves.

Si se contempla en el Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, la rebaja de 10 puntos a las licencias de conducir para las infracciones muy graves; pero, por otro lado en dichas infracciones muy graves, aumenta de 15 a 30 puntos a la licencia de conducir, constituye una contradicción jurídica, en la aplicación de la norma, causando inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito.

3. JUSTIFICACIÓN

La Universidad Nacional de Loja, a través de la Carrera de Derecho exige a sus estudiantes ser parte integrante de nuestra sociedad mediante la investigación científica en el Derecho Positivo, para optar por el Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, por lo que justifico la presentación de este proyecto de tesis denominado “CONTRADICCIÓN JURÍDICA DE LOS ARTS. 145.1. 145.3. CON EL ART. 97 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA REBAJA DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES”.

Queda justificado este tema porque es uno de los problemas lacerantes y trascendentales en las esferas del convivir familiar, social y jurídico siendo importante tener una investigación analítica y crítica sobre esta realidad.

Es importante determinar que la investigación académica y social es una tarea fundamental e importante para los profesionales contemporáneos, y mucho más en el maravilloso campo de las ciencias jurídicas, donde es necesario el conocimiento profundo y sistemático de las problemáticas que esta implica, a fin de plantear las alternativas de solución a que haya lugar.

Desde el punto de vista social, y por la importancia y relevancia de quienes formamos la sociedad ecuatoriana, es de prioridad absoluta el considerar que la rebaja de puntos en las contravenciones muy graves se determinen de acuerdo a la legalidad en la proporcionalidad entre infracciones de tránsito y sus debidas sanciones.

Desde el punto de vista jurídico, de conformidad a lo que se encuentra establecido que por una parte se contempla la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir en las contravenciones muy graves y por otra, en su aplicación esa rebaja aumenta de 10 a 30 puntos a las licencias de conducir, lo cual es objeto de errónea aplicación de las sanciones que deben existir para las infracciones de tránsito en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Desde el punto de vista académico el desarrollo de esta investigación permitirá que su contenido aporte con importantes conceptos doctrinarios y jurídicos que serán muy útiles para quienes se interesen por estudiar algo más acerca de una institución trascendental en las infracciones de tránsito.

Por todo lo expuesto considero factible realizar la presente investigación en aras de contribuir a normar el derecho de tránsito, en materia de rebaja de puntos a las licencias de conducir por las contravenciones de tránsito.

Este problema de la contradicción en la aplicación de la rebaja de puntos para las contravenciones muy graves de tránsito es un compromiso impostergable de los legisladores, es un desafío para la administración de justicia; y, es un aporte invaluable a nuestra legislatura, con el apoyo técnico jurídico, de quien será designado director de tesis, lo que garantiza la calidad de esta investigación.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL.

- Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario, de la rebaja de puntos en las licencias de conducir para las contravenciones muy graves en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Analizar la contradicción jurídica que conlleva, la desproporcionalidad de la rebaja de puntos para las contravenciones muy graves, de acuerdo al principio de legalidad en las infracciones de tránsito.
- Establecer las consecuencias jurídicas para la aplicación de la rebaja de puntos en las licencias de conducir en las contravenciones muy graves.
- Proponer la reforma legal al Art. 145.1. y 145.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la reducción a 10 puntos a la licencia de conducir en determinación a las contravenciones muy graves.

5. HIPÓTESIS.

El Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que en caso de contravenciones muy graves, tendrá una rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, disposición que no se cumple lo dispuesto en el Art. 145.1. y 145.3. de la misma ley, que para dichas contravenciones muy graves, existe una reducción de 15 y 30 puntos a la licencia de conducir, contraviniendo la legalidad que debe existir a la

proporcionalidad entre infracciones y sanciones en las infracciones de tránsito.

6. MARCO TEORICO

Luigi Ferrajoli en su obra Democracia y Garantismo cita a Norberto Bobbio, 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.”*⁴⁶

Esto quiere decir que es Estado democrático de derecho no debiera existir más violencia legal que la estrictamente necesaria para controlar otras formas de violencia, evidentemente legales, más graves, o lo que es lo mismo que la violencia de las penas, solo quedará legitimada en tanto en cuanto prevenga la mayor violencia que produciría los delitos que en su ausencia se cometería.

En las infracciones de tránsito, se ha establecido, sanciones de carácter penal, civil y hasta la rebaja de puntos a las licencias de conducir. 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

⁴⁶ FERRAJOLI, Luigi: Democracia y garantismo, Edición de Miguel Carbonel, Editorial Trotta, 2008, Madrid – España, p. 175

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.

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.”⁴⁷

⁴⁷ 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, las cuales van perdiendo los puntos en razón de la gravedad de la infracción de tránsito.

En cuanto a las infracciones muy graves determina esta disposición la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir. Pero esto, es diferente a lo prescrito en el Art. 145.1. de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que prescribe *“Incorre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de quince (15) puntos de su licencia de conducir y treinta (30) días de prisión.”*⁴⁸

Esta disposición que siendo una contravención muy grave, aumenta a 15 puntos de su licencia de conducir y no a 10 como lo prescribe el Art. 97 de la ley de la materia, como también lo establece el artículo 145.3. que la rebaja de puntos a la licencia de conducir será a 30 en el caso del conductor que condujere un vehículo de transporte público, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente o drogas es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre.

⁴⁸ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, Art. 145.1.

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 negativas que puede generar el permitir la rebaja de puntos cuando no se ha registrado un vehículo ante los organismos de tránsito, cuando el comprador adquiere varios bienes, 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 ACTIVIDADES	AÑO 2014																									
	MAYO			JUNIO			JULIO			AGO.			SEP.			OCT.										
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							
Defensa Pública y graduación																					X	X	X			

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.-

9.1. Recursos Humanos:

Investigadora: Mayra del Carmen González Chamba

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: (2010), "Constitución Política del Ecuador", Tungurahua - Ecuador

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2010), "Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ", Tungurahua - Ecuador

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2010), "Código de Procedimiento Civil", Tungurahua – Ecuador

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2010), "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.

ÍNDICE

CARÀTULA	i
CERTIFICACIÓN	ii
AUTORÍA	iii
CARTA DE AUTORIZACIÓN	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
TABLA DE CONTENIDOS.....	vii
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN	2
2.1. Abstract.....	4
3. INTRODUCCIÓN	6
4. REVISIÓN DE LITERATURA.....	9
4.1. MARCO CONCEPTUAL	9
4.1.1. Regulación	9
4.1.2. Reducción de puntos	10
4.1.3. Licencias de conducir	11
4.1.4. Contravenciones	12
4.1.5. Principio de legalidad	13
4.1.6. Inconvenientes jurídicos.....	14
4.1.7. Contradicción jurídica	16
4.1.8. Inseguridad Jurídica.....	16
4.1.9. Personas.....	18
4.1.10. Infracciones de tránsito	20

4.2. MARCO DOCTRINARIO.....	23
4.2.1. Aplicación de la rebaja de puntos en las licencias de conducir..	23
4.2.2. La rebaja de puntos en las contravenciones muy graves	25
4.3. MARCO JURÍDICO.....	34
4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.....	34
4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	38
4.3.3. Código Orgánico Integral Penal	49
5. MATERIALES Y MÉTODOS.....	54
5.1. Métodos	54
5.2. Procedimientos y técnicas	55
6. RESULTADOS.....	58
6.1. Resultados de la aplicación de la encuesta	58
7. DISCUSIÓN	69
7.1. Verificación de objetivos	69
7.2. Contrastación de hipótesis.....	72
7.3. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma	73
8. CONCLUSIONES	78
9. RECOMENDACIONES	80
9.1. Propuesta de reforma legal.....	82
10. BIBLIOGRAFÍA	86
11. ANEXOS.....	89
ÍNDICE.....	109