



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
AREA JURIDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

TITULO:

“Inconstitucionalidad en el Principio de Proporcionalidad por el Sistema de Fotorradares y Fotomultas en La Ciudad de Loja”.

TESIS PREVIO A OBTENER EL
GRADO DE LICENCIADA EN
JURISPRUDENCIA Y ABOGADA.

AUTORA

María Cecilia Ontaneda Sandoval

DIRECTOR DE TESIS

Dr. Fausto Aranda Peñarreta Mg. Sc.

LOJA- ECUADOR

2017

CERTIFICACIÓN

Dr.

Fausto Aranda Peñarreta, Mg. Sc

DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO, AREA JURIDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA,

CERTIFICO:

Que el presente trabajo de investigación elaborado por la señora María Cecilia Ontaneda Sandoval titulado **"Inconstitucionalidad en el Principio de Proporcionalidad por el Sistema de Fotorradares Y Fotomultas en La Ciudad de Loja"**, ha sido dirigido, corregido y revisado prolijamente en su forma y contenido de acuerdo a las normas de graduación vigentes del Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, por lo que autorizo su presentación, defensa y sustanciación.

Loja, Agosto del 2016



.....
Dr. Fausto Aranda Peñarreta, Mg. Sc

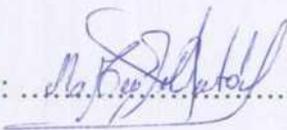
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, María Cecilia Ontaneda Sandoval; 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.

Autor: María Cecilia Ontaneda Sandoval

Firma: .....

Cedula: 110367889-0

Fecha: Loja, Enero de 2017

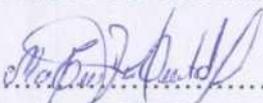
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Yo, María Cecilia Ontaneda Sandoval; declaro ser autora de la tesis titulada **"Inconstitucionalidad en el Principio de Proporcionalidad por el Sistema de Fotorradares y Fotomultas en La Ciudad de Loja"**; como requisito para optar al grado de **Licenciada en Jurisprudencia y 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 Digital 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 18 días del mes de Enero de dos mil Diecisiete, firma el autor.

Firma: 

Autor: María Cecilia Ontaneda Sandoval

Cédula: 110367889-0

Dirección: Barrio Jipiro Alto

Correo Electrónico: mariceci-25@hotmail.com

Teléfono: 2612-144 Celular: 0991682389

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director de Tesis: Dr. Fausto Aranda Peñarreta, Mg. Sc.

Tribunal de Grado: Dr. Shandry Armijos Mg. Sc.

Dr. Miguel Brito Mg. Sc.

Dr. José Loaiza Mg. Sc.

DEDICATORIA

A Dios darme fuerzas para seguir adelante frente a las adversidades, permitiendo que no desmaye frente a cada problema presentado, manteniéndome erguida y sin desfallecer.

A mi esposo y mis hijos, por la comprensión y apoyo indeleble ofrecido durante todo mi estudio universitario; al sacrificar tiempo valioso de compartir en familia; a ellos que son mi vida y mi razón de existir.

A mis padres y hermano, por ser un pilar fundamental brindándome su apoyo y paciencia incondicional, para lograr esta ardua tarea.

A mi familia, amigos y compañeros, por su motivación para llegar a culminar mis estudios y llegar a ser una profesional.

MARÍA CECILIA.

AGRADECIMIENTO

A las autoridades de la Universidad Nacional de Loja, a los Docentes de la Carrera de Derecho, quienes han brindado sus conocimientos y experiencia en mi formación profesional.

Al Dr. Fausto Aranda Peñarreta, Mg., Director de Tesis, quien con sus conocimientos supo guiar con acierto y solvencia profesional el desarrollo y culminación el presente trabajo de investigación.

MARÍA CECILIA.

1. TITULO

“Inconstitucionalidad en el Principio de Proporcionalidad por el Sistema de Fotorradares y Fotomultas en La Ciudad de Loja”

2. RESUMEN

La presente investigación se realiza con el tema: “Inconstitucionalidad en el principio de proporcionalidad por el sistema de fotorradares y fotomultas en la ciudad de Loja” en vista de la problemática que se muestra en torno al cobro elevado de las multas establecidas arbitrariamente por el sistema de fotomultas, mecanismo sensor del exceso de velocidad, el que agrava la economía de los conductores sancionados, por lo que la investigación asumió como objetivo general realizar un estudio doctrinario, social y jurídico de las causas para el cometimiento de infracciones como son las contravenciones de tránsito y la desproporcionalidad del sistema de fotomultas en la ciudad de Loja.

Para que se dé cumplimiento a ello la Constitución de la República en el art. 76 numeral 6 establece el principio de proporcionalidad, el cual pretende que la sanción aplicada no sea inmoderada tomando en cuenta la realidad económica de la localidad y de los conductores sancionados; en el presente trabajo busco demostrar que las sanciones aplicadas por el sistema de fotomultas vulnera el principio de proporcionalidad trasgrediendo los derechos del infractor, y la función de este principio es el de limitar el poder disciplinario del Estado, debiendo evitar que se apliquen sanciones exageradas, garantizando los derechos de las ciudadanos.

Es entonces que un motivo importante para la realización del presente trabajo investigativo es el exceso de velocidad ya que las medidas que se ha tomado para aplicar la sanción y que realiza el sistema de foto multas en la ciudad de Loja es desproporcional y no son apropiadas pues el endurecerlas con una fuerte multa poco o nada ayuda a disminuir este problema.

Para llegar a obtener los resultados de esta problemática jurídica se utilizó como instrumentos de recolección de información la entrevista y la encuesta mediante preguntas estructuradas obteniéndose evidentes inconformidades sobre las multas impuestas por las contravenciones de los radares ya sean fijos o móviles.

Para finalizar, se muestra evidente el descontento sobre el tema de las sanciones por el sistema de fotomultas; ya que las leyes constitucionales están para proteger a la ciudadanía sobre cualquier sanción aplicativa inferior, y las que se imponen por el exceso de velocidad no son un medio garantizado.

2.1. ABSTRACT.

This research is done with the theme: "Unconstitutional on the principle of proportionality by the radar system photo and photo fines in the city of Loja" in view of the problems shown around the large collection of established fines arbitrarily system photo fines, speeding sensor, which aggravates the economy of the sanctioned drivers, so research took over as general objective to make a doctrinaire, social and legal study of the causes for the commission of offenses such as contraventions transit and photo system disproportionality fines in the city of Loja.

To that effect is given to it by the Constitution of the Republic in art. 76 paragraph 6 establishes the principle of proportionality, which intended that the sanction applied to any immoderate nature is not taking into account the economic reality of the town and punished drivers; in this paper I seek to show that the sanctions imposed by the system of photo fines infringes the principle of proportionality transgressing the rights of the offender, and the function of this principle is to limit the disciplinary power of the State, and must avoid sanctions apply exaggerated guaranteeing the rights of citizens.

It is then that an important embodiment of the present research work reason is speeding since the measures taken as a penalty and applies the system of picture fines in the city of Loja which is disproportionate and are not

appropriate as to harden them with a hefty fine little help lessen this problem.

To get to obtain the results of this legal issue was used as data collection instruments and survey the interview questions structured by obtaining obvious disagreements on fines for contraventions of radars either fixed or mobile.

Finalizing, discontent on the issue is clear; as constitutional law must be to protect the overlay citizenship of any applicative sanction, and those imposed for speeding are not a guaranteed average.

3. INTRODUCCIÓN

El exceso de velocidad, es otra de las causas de muerte que es previsible en accidentes de tránsito en el Ecuador. Pese a ello algunos conductores consideran que 120k/h es normal, ya que las mejoras aerodinámicas en los vehículos brindan estabilidad, pero lo que la mayoría no reconoce es que un vehículo a partir de los 90k/h cada vez es menos controlable.

Por lo que las contravenciones de tránsito permiten sancionar a quien irrespete las leyes que son establecidas para amparar a las personas, pero sin embargo estas deben ser analizadas de manera general logrando así contribuir al desarrollo de la nación, mas no comprometiendo el principio de proporcionalidad como se ha venido haciendo con el sistema de fotomultas.

Por ende concurren varias problemáticas entorno al sistema de fotomultas, es entonces que a través de la elaboración de esta investigación se procura ofrecer información sobre las mismas, que se hallan en la Revisión de la Literatura, conformada por conceptualizaciones que dan pautas para conocer más a fondo sobre los problemas que se derivan de este título.

Se analizará sobre la inconstitucionalidad, el principio de proporcionalidad puntos importantes que nos ayudan a conocer sobre la trasgresión de las normas que traen como consecuencia las sanciones, se estudiará las

fotomultas, los radares, el exceso de velocidad, que al ser violentados sobrelleva multas; analizare también los delitos, delitos culposos de tránsito, considerando de gran importancia conocer sobre las señaléticas.

Dentro del Marco Doctrinario se analizó en base a la competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado y la Unidad de Tránsito, a los Fotorradares en la ciudad de Loja, al alto índice de velocidad, la inobservancia de la velocidad detectada por los fotorradares, el exceso de velocidad dentro y fuera del rango moderado, con el sistema de fotorradar y fotomultas equipos y dispositivos de control, la disposición de multas relacionadas a la proporcionalidad, con el contrato de la concesión del sistema de fotomultas, con las estadísticas de los accidentes de tránsito, temas analizados desde diferentes puntos de vista de tratadistas, considerando varias opiniones por ser una problemática actual dentro de nuestra ciudad.

Dentro de lo que respecta al Marco Jurídico, se pudo conocer las normativas que rigen a la sociedad ecuatoriana analizando de esta manera y según la supremacía de la ley, iniciando por la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal (COIP), la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, el Reglamento General a la Ley que se antepone y el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomías y Descentralización (COOTAD), respecto a las sanciones para este tipo de contravenciones de

tránsito, observando en ellas que el sistema de foomultas no se encuentra detalladamente tipificada como tal en ninguna norma legal.

En lo que respecta a la investigación de campo se realizó un análisis y una interpretación de los resultados obtenidos de las encuestas realizadas a personas conocedoras del Derecho, pudiendo representar gráficamente los mismos, lo que nos ayudó a justificar los objetivos y la hipótesis propuestos en el proyecto de investigación. También ejecute entrevistas a profesionales del Derecho cuyos resultados me permitieron sustentar esta investigación.

Subsiguientemente en la discusión, se procedió a verificar los objetivos, contrastar la hipótesis efectivamente planteados en el proyecto de investigación; en definitiva me permito instituir las conclusiones, las recomendaciones y la fundamentación jurídica para la Propuesta de Reforma Legal, consintiéndome cimentar jurídica y doctrinariamente la Propuesta de Reformar la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; agregándose un artículo que permitirá enfocar sobre el sistema de foomultas en sí.

Finalizando manifiesto que mediante este trabajo contribuyo a la solución de una problemática actual que afecta a los ciudadanos de Loja y del Ecuador.

4. REVISION DE LA LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

Generalidades. -

Al desarrollar la presente investigación considero de gran importancia tener conocimiento los diferentes conceptos relacionados a mi tema de tesis, pues son elementos trascendentales para realizar el desarrollo del presente trabajo de investigación, puesto que encuentro desproporcionalidad en la aplicación de las multas por el sistema de fotorradares y fotomultas en la ciudad de Loja

4.1.1.- Inconstitucionalidad.

El tratadista Guillermo Cabanellas, la define a la inconstitucionalidad como el *“Quebrantamiento de la letra o del espíritu de la Constitución por leyes del Parlamento, por decretos-leyes o actos del gobierno. Recurso extraordinario que, según sus modalidades, tiende a declarar la inaplicabilidad de la ley contraria al texto constitucional, su nulidad”*.¹

Es importante conocer la definición general escrita por la Real Academia de la Lengua Española, que menciona que inconstitucional quiere decir: *“Que vulnera la Constitución/ Contrario a la Constitución/ Anticonstitucional y es por ello nulo de pleno derecho.”*²

¹CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, 2011, pág. 131.

² DICCIONARIO de la Real Academia de la Lengua, Editorial don Bosco, Año 2011, Pág. 450.

Como se observó, la relación de estos tratadistas en cuanto a la definición de la inconstitucionalidad, esta es, que una norma jurídica se denomina inconstitucional cuando contraviene o está en contraposición con lo determinado en la Constitución, considerando que, de acuerdo al principio de Supremacía Constitucional, ésta prima sobre cualquier otra norma.

4.1.2.- Principio de proporcionalidad y la supremacía constitucional.

El principio de proporcionalidad *“consiste en la materialización de normas con estructura de principios que contienen derecho fundamentales en colisión, en sí, es la aplicación de principios procesales constitucionalizados propios de los Estados constitucionales de derechos, que tiene lugar con la reconceptualización de los derechos fundamentales que dejaron de ser meras afirmaciones para convertirse en espacios mínimos de actuación humana respetada por todos inclusive por el Estado, donde el individuo se encuentra con jurisdicción como órgano de tutela última y necesaria aún frente a la ley”*³

En este caso el principio de proporcionalidad busca proteger los derechos de los conductores, ya que al recibir una sanción, esta debería tener el mismo peso que el acto ilícito que se ha cometido, es decir, no ser exagerada, pues este principio tiene como objetivo principal el de no perjudicar a los sujetos sancionados, sin embargo tenemos conocimiento que la sanción impuesta por

³<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/procedimientopenal/2012/08/08/aplicacion-del-principio-de-proporcionalidad>

la foomultas no se encuentra respetando este principio constitucional pues ella es desproporcional al hecho cometido.

La supremacía constitucional es un principio teórico del Derecho Constitucional que postula ubicar la Constitución de un país jerárquicamente por encima de las demás normas internas y externas que puedan llegar a regir en ese país, incluyendo los Tratados y Convenios ratificados por el país y cuyo ámbito de aplicación pueda ser también sobre las relaciones jurídicas internas.

Debe así entenderse que la Constitución de la República del Ecuador es la única que jerárquicamente tiene validez frente al enmarañado ordenamiento jurídico que le sigue; correspondiéndole al sistema de foomultas respetar tal jerarquía y mantener sus sanciones en conformidad con las disposiciones constitucionales.

4.1.3.- La foomultas.

Se puede decir del sistema de foomultas que *“consiste en la detección de infracciones a través de cámaras que recopilan videos, fotografías, entre otros, estas cámaras captan la infracción y con estas evidencias se elabora un Comparendo digital que es verificado y firmado por un funcionario de la Agencia Nacional de Tránsito y, posteriormente, se envía junto con las*

*evidencias fotográficas al domicilio del propietario del vehículo quedando automáticamente notificado”.*⁴

Este sistema que captura las infracciones por exceso de velocidad impone la fotomultas como sanción, las que precedentemente deben hacer un comparendo por un perito de la Agencia Nacional de Tránsito y enviando una notificación al correo electrónico del contraventor, quien muchas de las veces por circunstancias ajenas a su disponibilidad o tiempo no revisan el correo, impidiendo así que impugne tales informes dentro del tiempo oportuno, de tal forma que los pagos se acumulan; actuación que es arbitraria pues incluye a la economía del conductor sancionado afectando de manera directa el patrimonio familiar de la ciudadanía.

4.1.4.- Los radares.

Una de varias definiciones del radar es que: *“Se trata de un sistema que, a través de radiaciones electromagnéticas, permite detectar la localización o la velocidad de un objeto. La noción de radar también se emplea para nombrar al aparato que aplica este sistema”.*⁵

También se puede decir que el radar *“es el instrumento utilizado para imprimir las fotos de los vehículos que exceden los límites de velocidad de la vía lugar. La hora de la contravención en que carril se cometió la contravención la*

⁴ MALDONADO V, (14 de octubre del 2015), Las Fotomultas. Crónica de la Tarde. Recuperado de <http://www.cronica.com.ec>

⁵<http://definicion.de/radar/#ixzz4AapYcri6>

velocidad a la que circulaba el vehículo que comete la contravención, el tipo de vehículo y la cantidad de fotografías tomadas por el sensor de la cámara”⁶.

El radar de tráfico *“es un dispositivo que se utiliza entre otras aplicaciones para el control de la velocidad en el tráfico rodado. Está basado en el efecto Doppler aplicado a un haz de radar para medir la velocidad de los objetos a los que se dirige”⁷.*

Este sistema, como otro de los adelantos tecnológicos que aparecen en la sociedad busca la mejor manera para desarrollarse y que mejor que como un medio de prevención, al ser un dispositivo que determine la violación de una infracción, los conductores de vehículos pensarán dos veces antes de exceder los límites de velocidad y con esto prevenir desenlaces, como accidentes de tránsito por el mismo exceso de velocidad, es decir que la fotorradar es un medio de prevención para el cometimiento de delitos culposos de tránsito.

4.1.5.- Competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado.

La competencia del Gobierno Autónomo Descentralizada aparece en el ámbito, la esfera o el campo dentro del cual un órgano de autoridad puede desempeñar válidamente sus atribuciones y facultades o como dice el art. 113 del Código Orgánico de Organización Territorial, *“son capacidades de acción de un nivel de gobierno en un sector. Se ejercen a través de facultades. Las competencias*

⁶ PÉREZ, Martínez Félix (1999), Sistemas Radar, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid-España

⁷ *Ibidem.*

*son establecidas por la Constitución, la ley y las asignadas por el Consejo Nacional de Competencias”.*⁸

Por lo tanto, patrocino que la norma invocada, como el resto de normas que consagran competencias exclusivas y concurrentes, deben ser consideradas y tratadas en el texto íntegro de la Constitución de la República del Ecuador; el Código Orgánico de Organización Territorial y otras normas con rango de ley que guardan relación con las Municipalidades deben someterse a la supremacía de la ley, la misma que garantiza los derechos de la ciudadanía.

4.1.6.- El exceso de velocidad.

Según el Dr. Jorge Cárdenas Ramírez y el Ab. Jorge Cárdenas Verdezote en su obra *Práctica de Tránsito* define al exceso de velocidad: *“es definido como viajar a velocidades más grandes que las especificadas en el reglamento y/o señales de tránsito: Sin embargo, exceso de velocidad puede también envolver viajar muy rápido para las condiciones prevaletientes de la vía y el clima, a pesar de estar conduciendo a velocidades por debajo de las indicadas por las señales de tránsito, pues a mayor velocidad más grave será el impacto en el caso de choque”*⁹

Otra definición del exceso de velocidad *“es operar un vehículo de carretera a velocidades excesivas o ilegales. Al exceder la velocidad, una persona puede*

⁸COOTAD, Silec profesional, Pág. 50, art. 113

⁹CÁRDENAS Ramírez & CÁRDENAS Verdezoto, obra *Practica de Tránsito*, 2013, pág. 147.

ser citada legalmente por un policía y tendrá que pagar las multas apropiadas. En la mayoría de los estados, la ley establece el límite máximo de velocidad. Casi todos los estados tienen leyes de límite de velocidad que están vigentes aunque los límites no estén anunciados, también conocidos como límites de velocidad estatutarios”¹⁰

Con estos conceptos debemos tener en cuenta que el exceso de velocidad es la forma de operar o conducir un vehículo a velocidades que sobre pasan los límites de velocidad permitidos por la ley y los reglamento, es decir que los conductores actúan contra la ley, al exceder la velocidad permitida, personas que serán citadas legalmente por un agente de tránsito en los casos en donde los Gobierno Autónomo Descentralizado tienen la potestad para controlar el tránsito, teniendo como consecuencia sanciones pecuniarias.

4.1.7.- Accidentes de tránsito.

El accidente de tránsito es “el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros”.¹¹

¹⁰<http://www.centrolegalhispano.com/Exceso-De-Velocidad.html>

¹¹CONTRALORIA.gob.pa/inec/archivos/P4361**CONCEPTOS**.

Otra definición es que *“Un accidente de tránsito es un acontecimiento violento que ocurre inintencionadamente, por obra de la casualidad y que provoca un daño, sin poder controlarse. Los llamados accidentes de tránsito en muchos casos habrían podido impedirse si se hubieran tomado las medidas preventivas necesarias, y solo son accidentales por el hecho de no ser dolosos sino acaecidos por mera negligencia”*.¹²

Considerando los conceptos presentados razono que los accidentes pueden evitarse si el conductor actuara prudentemente, bajo completa responsabilidad, para evitar sanciones innecesarias e incluso desgracias que involucran muchas de las veces a terceras personas, pero en muchos de los casos por su impericia o negligencia llegan a cometer infracciones irrelevantes.

4.1.8.- Los Delitos.

Según Guillermo Cabanellas, define el significado de delito así: *“Etimológicamente, la palabra delito proviene del latín delictum, expresión también de un hecho antijurídico y doloso castigado con una pena. En general, culpa, crimen, quebrantamiento de una ley imperativa”*¹³

Para los Dr. Néstor Rombolá y el Dr. Lucio Reimboras, en su Diccionario RUY DÍAZ, manifiesta acerca de delito lo siguiente *“Carrara, lo define como la infracción de la Ley del Estado, promulgada para seguridad de los ciudadanos,*

¹²<http://deconceptos.com/general/accidente-de-transito#ixzz4CenhALIR>

¹³CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, 2011, pág. 126.

resultante de un acto externo del ser humano, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso”. Sebastián Soler, lo define como “una acción típicamente antijurídica, culpable y adecuada a una figura legal conforme a las condiciones objetivas de ésta”.¹⁴

Para Medina Peñalosa Sergio, en su obra teoría del Delito, Casualismo, Finalismo e Imputación objetiva de lo que es delito *“Una vez admitido como axiomas inconcuso que sin la ley no hay delito y que las conductas que quedan fuera de las leyes son impunes, solo se puede asegurar lo que el delito es, interrogado la ley misma”¹⁵*

El Dr. Alfonso Zambrano Pasquel, en su obra Manual de Derecho Penal, habla del delito *“es el conocimiento de los elementos objetivos del tipo, y la voluntad de concreción o al menos la aceptación de quien se produzca el resultado como consecuencia de la actividad voluntaria”¹⁶*

Podemos advertir que existen diversos pensamientos acerca del delito, pero todas ellas coinciden en que el delito es aquella conducta ilegal, que va en contra de la ley y el orden social, hallándose tipificada, en los ordenamientos legales que buscan regular el régimen nacional.

¹⁴ROMBOLÁ & REIBORAS , s/f, pág. 351

¹⁵MEDINA Peñalosa, Teoría del Delito, 2001, pág. 29.

¹⁶ZAMBRANO Pasquel, Manual de Derecho Penal 1998, pág. 58

4.1.9.- Delitos culposos de tránsito.

Hans Welzel, lo define al delito culposo así *“el desvalor del resultado producido, la lesión o el peligro de un bien jurídico, tiene sólo una significación restrictiva, delimitadora, al destacar entre las conductas que no responden al cuidado debido aquellas que tienen relevancia para el derecho penal”*.¹⁷

Armín Kaufman, lo define así al delito culposo *“La violación del cuidado es desvalor de acción del delito culposo. Este desvalor de acción no es simplemente un elemento constitutivo pero complementario del injusto, sino que lo injusto del delito culposo se funda únicamente en la existencia de la violación del cuidado y la falta de causas de justificación”*¹⁸

El tratadista Efraín Torres Chávez, habla acerca del delito culposo, *“En el delito culposo no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional”*¹⁹

Según las ideologías de estos tratadistas en el delito culposo se realiza una conducta sin prever el resultado; o pudiéndolo prevenir no se lo hace, confiando en que no se dé ninguna situación que afecte a otro individuo.

¹⁷WELZEL, El nuevo sistema del derecho penal 1956, pág. 69

¹⁸KAUFMAN, El delito culposo, en Estudios de Derecho Penal, 1975, pág. 177

¹⁹TORRES Chávez, 1988, pág. 46

4.1.10.-La Multa.

Para el tratadista Guillermo Cabanellas, *“la multa es una pena pecuniaria que se impone por una falta delictiva, administrativa o de policía o por incumplimiento contractual. En esta última hipótesis se habla con más frecuencia de clausula penal o de perdida de la señal. Hay pues multas penales, administrativas y civiles”*.²⁰

Para el autor Raúl Golsdtein, en su Diccionario de Derecho penal y Criminología establece; *“La multa es la pena pecuniaria que se impone por una falta delictiva, administrativa o de policía o por un incumplimiento contractual.”*²¹

Para Marco Antonio Terragni, la multa se trata de una *“pena pecuniaria, afecta el patrimonio del condenado pues impone la obligación de pagar la suma de dinero indicada por el juez en su resolución, conforme a los parámetros que la ley indica.”*²²

Estos autores concuerdan al definir a la multa como una sanción económica que el Estado impone en el caso de esta investigación al conductor que excede los límites de velocidad, para que así pueda resarcir el daño causado, multa que afecta directamente en el patrimonio de dicho ciudadano ya que deberá

²⁰ CABANALLAS Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Año 2011, Pág. 284.

²¹ GOLSDTEIN. Raúl. Diccionario de Derecho Penal y Criminología”. 2ª Edición Actualizada. Editorial Astrea. Buenos Aires 1983. Pág. 260.

²²TERRAGNI, Marco Antonio <http://www.terragnijurista.com.ar/libros/pmulta.htm>

cancelar cierta cantidad de dinero determinada por lo establecido en el sistema de fotomultas en la ciudad de Loja.

4.1.11.- Señales de tránsito.

Entre una definición de las señales de tránsito tenemos que *“son aquellos carteles que pululan en cantidades por calles, rutas y caminos, entre otros y que tienen la finalidad de ordenar el tránsito vehicular, la circulación de peatones, de motociclistas y de ciclistas, entre otros”*.²³

Otra definición de señaléticas es *“Las señales de tránsito son aquellos carteles colocados al costado de la ruta o elevados sobre el piso con información útil para los conductores, peatones y ciclistas”*.²⁴

Las señales de tráfico o tránsito *“son aquellas que organizan y regulan los desplazamientos de los vehículos. Están ubicadas en las calles o carreteras y señalan la velocidad máxima permitida, la prohibición del paso, la obligatoriedad de detenerse y otras cuestiones vinculadas a las reglas de vía pública.”*²⁵

Al relacionar los conceptos de las señales de tránsito observamos que estas son guías que tienen como objetivo advertir e informar anticipadamente a los usuarios de una vía pública sobre determinadas incidentes de la vía pública y

²³<http://www.definicionabc.com/general/senal-de-transito.php>

²⁴<http://coleccion.educ.ar/coleccion/CD16/contenidos/ley/index2.html>

²⁵Definición de señal - Qué es, Significado y Concepto <http://definicion.de/senal/#ixzz4CdOyCJMT>

en otros casos para reglamentar la conducta de los usuarios observando y buscando la seguridad del mismo usuario para su bienestar y el de su familia.

4.2.-MARCO DOCTRINARIO

En el presente análisis doctrinario de mi investigación, considero oportuno hablar de temas que tienen una gran relación con el sistema de las fotomultas y fotorradar involucrando, a la competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado y la Unidad de Tránsito, Fotorradares en la ciudad de Loja, con el alto índice de velocidad, con la inobservancia de la velocidad detectada por los fotorradares, con el exceso de velocidad dentro y fuera del rango moderado, con el sistema de fotorradar y fotomultas equipos y dispositivos de control, con la disposición de multas relacionadas a la proporcionalidad, con el contrato de la concesión del sistema de fotomultas, con las estadísticas de los accidentes de tránsito.

4.2.1.- La aptitud del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja y la Unidad Municipal de Tránsito.

La Constitución de la República, como Ley suprema, es la que permite que todas las competencias del Gobierno Central hayan podido descentralizarse, es por ello a partir del año de 1998 se emprendió con la descentralización en este caso en materia de tránsito, transporte y seguridad vial a favor de las municipalidades.

En el año de 1999, fue cuando sucedió que el Municipio de Loja, firmó el convenio de transferencia de funciones del entonces Consejo Nacional de Transporte Terrestre, siendo este un gran componente de control, y bajo el permaneció la responsabilidad exclusiva de la Policía Nacional, pero ahora lo asume el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, en conjunto con la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte.

Es entonces que la Constitución del 2008, otorga de manera exclusiva las competencias para fortalecer a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, teniendo como única finalidad el de lograr asumir con eficiencia y eficacia los desafíos del desarrollo.

Es por ello que, a partir del 3 de julio de 2011, la Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME), emprendió un levantamiento de datos en todas las municipalidades a nivel nacional, para asumir las competencias de tránsito, siendo así que el Municipio de Loja, es uno de los pocos en el país que con sus propios recursos, asumió las competencias de organización, planificación y regularización de tránsito y el transporte terrestre.

Como se observa la Administración Municipal por ser la más próxima a la ciudadanía produce una interrelación constante entre administradores y administrados, la cual debe aprovecharse para el ejercicio eficaz de las labores de cada día que corresponden al ayuntamiento, los cuales tratan de hallar

solución a los problemas locales, reglando dichos conflictos requiriendo de las competencias transferidas, las que habilitan su intervención. Sin embargo, su actuación no puede extenderse a todos los asuntos que tengan alguna relación con este ámbito local, sino que debe estar determinado por el propio ordenamiento jurídico, en este caso la que le brinda la Constitución como Norma Suprema.

Como ciudadanos debemos conocer que es importante respetar el orden jerárquico, pero en la actualidad es usual encontrar supuestos, es decir que, dentro de las administraciones territoriales se ordenan cuestiones que afectan a materias de nuestra rama incluso irrespetando la seguridad jurídica e imponiendo regímenes sancionadores como lo es el Sistema de Fotomultas dado por el incumplimiento o falta de observancia de las medidas previstas para evitar que se dé el exceso de velocidad.

Estas ordenanzas o disposiciones municipales independientes “Sistema de Fotomultas” que no están vinculadas a ninguna ley, afectan al derecho de las personas, a la legalidad sancionadora, ya que, el contenido de ese derecho fundamental implica que sólo cabe sancionar acciones u omisiones que hayan sido previstas en la ley.

Por esta circunstancia, dichas ordenanzas o disposiciones municipales deben ser declaradas nulas por ilegalidad e inconstitucionalidad, por los jueces y

tribunales, pues, aunque plantean cuestiones de importancia para la comunidad, porque no estaban provistas de la necesaria habilitación mediante una ley que recogiese el contenido mínimo de la infracción y sanción a imponer; o sea, no son tipificadas y sancionadas por la Ley.

4.2.2.- Fotorradars en Loja.

La instalación de los dispositivos inició en agosto del 2015, tras un estudio de los sectores con mayor número de accidentes, el alcalde adjudicó con la empresa Safety el contrato de instalación, dicho estudio arrojó datos alarmantes pues en tres días se registró 400 infracciones.

A partir de esa fecha, transcurrido menos de un mes, pues desde la segunda semana de septiembre comenzaron a generarse sanciones de forma automática, la etapa de prueba y concientización fue demasiado corta. A pesar de que este mecanismo forma parte de la competencia de tránsito de los Gobierno Autónomo Descentralizado, formando parte de la misma la incorporación de los agentes civiles de movilidad en las vías y la adjudicación del sistema de matriculación vehicular.

La capacidad del Municipio permitió la ubicación estratégica de las cinco cámaras fijas en la ciudad considerados puntos críticos por el alto índice de accidentabilidad, estos son: en la Av. 8 de Diciembre entre el redondel de la Terminal y el de las Pitás; en la Av. Isidro Ayora o vía a Catamayo, antes de las

gasolinera de la Cooperativa Loja; en la Av. Manuel Carrión Pinzano conocida como vía occidental de paso; en la Av. Eduardo Kingman, sector El Capulí; así como en la Av. Pío Jaramillo Alvarado cerca a la entrada a la ciudadela Esteban Godoy. A más de ello cuenta con dos equipos móviles que realizan un control de forma aleatoria sobre la ciudad.

La Municipalidad no cuenta con una ordenanza como respaldo para la justificación de la instalación de este sistema, más bien hay una contratación directa de la cual comentare más adelante.

4.2.3.-Los altos índices de velocidad.

El exceder los límites de velocidad permitidos por la ley y el reglamento, traerán como consecuencia el recibir una sanción por la violación a la norma establecida, la que se aplicara en conjunto, tanto la Ley de Tránsito como el COIP para la sustanciación de los procesos penales de tránsito pudiendo aplicarse la rebaja de puntos a la licencia recordando que hoy en día las licencias de conducir sin importar la categoría será de 30 puntos, a más de ello la sanción pecuniaria, y por último y lo más grave la privación de la libertad. Dispuesto en el art 386, numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal.

La presente investigación tiene como finalidad estudiar el problema acerca de las consecuencias que causa el Sistema de fotomultas y fotorradars, cuando el conductor infringe el exceso de velocidad cometidos en la ciudad,

pretendiendo disminuir los accidentes de tránsito; más no busca justificar la trasgresión de la ley, sino la arbitrariedad del servicio público que imputa sanciones no proporcionales.

4.2.4.- La Inobservancia de la velocidad detectada por fotorradares.

Al exceder cierta velocidad, el automóvil es detectado por fotorradares los cuales toman una fotografía, que luego es emitida por dicho dispositivo medidor de velocidad, a más de ello realiza un comparendo hecho por un funcionario de la Agencia Nacional de Tránsito, enviando una notificación con fotografías al correo electrónico del supuesto transgresor, las que servirán como medio probatorio permitiendo que sea utilizada, en defensa del conductor sancionado o por las autoridades competentes que anhelan recaudar la multa.

Los documentos que emiten los fotorradares son de gran importancia para cualquiera de las partes, sobre todo que lleva a que el Juez, actúe con certeza para su convencimiento en el cometimiento de esta infracción penal y la responsabilidad; ya que el Juez nunca podrá dictar una sentencia en base a presunciones por ser garantista de derechos.

Para fundamentar este documento el Código Orgánico Integral Penal, dispone en sus articulados acerca de la finalidad de la prueba, la cual es de que el juzgador tenga total y efectivamente el discernimiento de los hechos y circunstancias que en materia de tránsito ayudaran a esclarecer la infracción y la responsabilidad de la persona sancionada.

Los controles por fotorradar y los radares móviles afectan en gran medida a la localidad que más allá de razonar una medida provechosa por la reducción de accidentes de tránsito a causa de la velocidad se ha convertido en una problemática social debido a que no se llevan a cabo los debidos procesos y que los montos son excesivos cuando son sumados a intereses por retrasos en los pagos, como lo dispone el Art. 179 inciso 6 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, *“El pago de la multa se efectuara dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación del acta de juzgamiento, en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa”*²⁶

4.2.5.- El exceso de velocidad dentro y fuera del rango moderado

Cabe recalcar que el exceso de velocidad es la forma de operar o conducir un vehículo a velocidades que sobrepasan los límites de velocidad permitidos por la ley y reglamento, es decir que estarían contraviniendo a la ley, al exceder la velocidad autorizada.

Por ello considero necesario ver los distintos excesos de velocidad que lo clasifica y sanciona, tanto el Código Orgánico Integral Penal, y el Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito

²⁶ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014

y Seguridad Vial, en su artículo 191, donde nos indica con claridad los límites de velocidad a lo que se debe conducir, así como límite máximo del rango moderado y fuera del rango moderado; manifestando lo siguiente:

“Límites máximos de velocidad. - Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes:

1.- Para vehículos livianos, motocicletas y similares

<i>Tipo de vía</i>	<i>Límite máximo</i>	<i>Rango moderado Art. N° 6 del Art. 389 del C.O.I.P</i>	<i>FUERA DEL RANGO MODERADO N° 3 DEL Art. 386 del C.O.I.P</i>
<i>Urbana</i>	<i>50 Km/h</i>	<i>> 50 Km/h - <60 Km/h</i>	<i>> 60 Km/h</i>
<i>Perimetral</i>	<i>90 Km/h</i>	<i>> 90 Km/h - <120 Km/h</i>	<i>> 120 Km/h</i>
<i>Rectas en carreteras</i>	<i>100 Km/h</i>	<i>> 100 Km/h - <135 Km/h</i>	<i>> 135 Km/h</i>
<i>Curvas en carreteras</i>	<i>60 Km/h</i>	<i>> 60 Km/h - <75 Km/h</i>	<i>> 75 Km/h</i>

2.- Para vehículos de transporte público de pasajeros

<i>Tipo de vía</i>	<i>Límite máximo</i>	<i>Rango moderado Art. N° 6 del Art. 389 del C.O.I.P</i>	<i>FUERA DEL RANGO MODERADO N° 3 DEL Art. 386 del C.O.I.P</i>
<i>Urbana</i>	<i>40 Km/h</i>	<i>> 40 Km/h - <50 Km/h</i>	<i>> 50 Km/h</i>
<i>Perimetral</i>	<i>70 Km/h</i>	<i>> 70 Km/h - <100 Km/h</i>	<i>> 100 Km/h</i>
<i>Rectas en carreteras</i>	<i>90 Km/h</i>	<i>> 90 Km/h - <115 Km/h</i>	<i>> 115 Km/h</i>
<i>Curvas en carreteras</i>	<i>50 Km/h</i>	<i>> 50 Km/h - <65 Km/h</i>	<i>> 65 Km/h</i>

3.- Para vehículos de transporte de carga

<i>Tipo de vía</i>	<i>Límite máximo</i>	<i>Rango moderado Art. N° 6 del Art. 389 del C.O.I.P</i>	<i>FUERA DEL RANGO MODERADO N° 3 DEL Art. 386 del C.O.I.P</i>
<i>Urbana</i>	<i>40 Km/h</i>	<i>> 40 Km/h - <50 Km/h</i>	<i>> 50 Km/h</i>
<i>Perimetral</i>	<i>70 Km/h</i>	<i>> 70 Km/h - <95 Km/h</i>	<i>> 95 Km/h</i>
<i>Rectas en carreteras</i>	<i>90 Km/h</i>	<i>> 70 Km/h - <100 Km/h</i>	<i>> 100 Km/h</i>
<i>Curvas en carreteras</i>	<i>50 Km/h</i>	<i>> 40 Km/h - <60 Km/h</i>	<i>> 60 Km/h</i>

Las señales de tránsito deberán indicar tanto el límite de velocidad máximo como los rangos moderados. En caso de discrepancia entre los límites y rangos aquí indicados y los que se establezcan en las señales de tránsito, prevalecerán estas últimas.

La Agencia Nacional de Tránsito y los Gobiernos Autónomos Descentralizados de ser el caso y manteniendo la debida coordinación, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad, así por ejemplo para el transporte escolar, o, en áreas de seguridad o carga, o limitar el acceso a determinadas vías respecto de determinado tipo de vehículos”²⁷.

Podría decirse entonces que, en la presente investigación, se observa que los conductores de vehículos de manera general deben respetar los rangos de velocidad establecidos en la ley y el reglamento para evitar ser sancionados innecesariamente.

Art. 194.- *“Se prohíbe conducir a velocidad reducida de manera tal que impida la circulación normal de otros vehículos, salvo que la velocidad sea necesaria para conducir con seguridad o en cumplimiento de disposiciones reglamentarias”²⁸*

²⁷ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador, Registro Oficial Suplemento 731 de 25 junio 2014.

²⁸ *Ibídem.*

Los ciudadanos debemos respetar las leyes, pero como vemos es los artículos q se preceden estos son contradictorios ¿A cuál obedecemos? Es la gran pregunta si las disposiciones nos obligan a actuar contradictoriamente, y así las autoridades competentes nos imponen multas que van en contra de nuestra seguridad jurídica.

4.2.6.- Sistemas de fotorradares y fotomultas, equipos y dispositivos de control.

Como ya se mencionó, el adelanto de la tecnología en cuanto a los sistemas que se han ido incrementando en todos los ámbitos, no podía faltar en el perímetro del transporte terrestre y seguridad vial, podría decirse que en cierto sentido de la palabra los dispositivos de foto radares benefician, ya que las autoridades competentes tendrán conocimiento del cometimiento de las violaciones del tránsito, pues con su detección se podrá sancionar, a los infractores.

Por ende, se debe tomar en cuenta que muchos de los accidentes de tránsito se producen por el exceso de velocidad, pudiendo ser acompañado por tres factores principales: factor humano, factor mecánico y factor vial.

4.2.6.1.- Factor humano.

Es el factor que más provoca desaccatos en materia de tránsito, ya que el conductor no toma las medidas de seguridad necesarias, propensos a evitar un

accidente de tránsito, como por ejemplo estar siempre atento en la conducción y manejar a la defensiva; actuar con responsabilidad frente al volante, no distraerse nunca; conducir con las dos manos en el volante; guardar la distancia reglamentaria frente a la presencia de otro vehículo; no rebasar en curva; no conducir a exceso de velocidad, es decir no superar los límites de velocidad determinados en las señales de tránsito dispuestas a lo largo de las vías; estas son obligaciones y responsabilidades de los conductores,

Jesús Gómez Toapanta, considera que: *“El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos”*²⁹; aspecto con el que estoy de acuerdo en razón que el conductor de un vehículo incide en la seguridad por su forma de actuar ante las diversas situaciones del tránsito; por ejemplo y citando uno de los delitos que contempla la Ley de Tránsito y que se producen por el factor humano tenemos:

*“Quien conduzca un vehículo con negligencia, con impericia, con imprudencia o con exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones mecánicas e inobservancia de la ley y su reglamento, artículo 127 de la Ley de Tránsito vigente”*³⁰.

²⁹ GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 11.

³⁰ *Ibidem*, tomado del libro de GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 11.

4.2.6.2.- Factor máquina.

Contamos con otro factor que hace que se produzcan desaccatos de tránsito en las vías públicas y este es el factor máquina o vehículo, es decir cuando existe desperfecto mecánico en el automotor que se conduce; por lo tanto todo conductor es responsable de mantener el vehículo con todos los niveles de seguridad y garantizar el mantenimiento adecuado de todos los elementos capaces de evitar dentro de lo posible que se produzcan accidentes; o en el caso de suscitarse, sus consecuencias no sean graves.

Por lo que veo importante citar el único caso de delito de tránsito que contempla nuestra ley en el art. 127, literal e), relacionado con el art. 137 de la Ley Orgánica Reformatoria dispone: Quien conduzca un automotor, con conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo y ocasionare un accidente de tránsito del que resulten la muerte o lesiones una o más personas.

4.2.6.3.- Factor vía.

Las vías públicas por las cuales circulan los conductores a nivel nacional no gozan de buena calidad, lo que hace que exista una gran cantidad de accidentes de tránsito por falta de mantenimiento y de señalización adecuada. Las vías públicas urbanas y rurales son elementos esenciales del sistema de tráfico.

La Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, sanciona a las personas que permiten accidentes de tránsito por este factor aquí citamos la disposición en el art.128 que dice: *El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasionen un accidente de tránsito del que resulten muertas o con lesiones graves una o más personas.*

4.2.7.- Disposiciones de las multas relacionadas a la proporcionalidad.

Dentro de un análisis doctrinario hallamos coincidencia en que el principio de proporcionalidad, se fue introduciendo lentamente en los Códigos Penales, pero no fue hasta finalizada la II Guerra Mundial y las declaraciones internacionales que le sucedieron como la Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948 donde se materializan en regulaciones más concretas.

Es así como se puede definir al principio de proporcionalidad, como la esencia misma de los principios pues constituye un instrumento de control de constitucionalidad de providencias restrictivas de derechos fundamentales, instrumento que, en palabras de Roberth Alexy, constituye el "más importante principio del derecho constitucional material" puesto que intenta aplicar con claridad, usando por el contrario medidas prohibitivas de derechos

fundamentales para declarar la inconstitucionalidad, aplicada sucesivamente a los controles que de manera indirecta son utilizados arbitrariamente por las autoridades competentes para vulnerar los derechos de los administrados.

Para Walter Guerrero Vivanco, el principio de proporcionalidad *“está estrechamente relacionado con la finalidad del Derecho Penal, ya que a través de la imposición de una sanción, se trata de tutelar los bienes jurídicos individuales y sociales prevista en las leyes penales sustantivas y sancionar a las personas que adecuen su conducta a los diferentes tipos delictivos.”*³¹

Nos damos cuenta que dicho principio busca proteger los derechos de los infractores, que al recibir una pena esta deberá tener el mismo peso que su acto ilícito cometido, es decir no ser exagerada, con el objeto de no perjudicar el mismo.

Para Santiago Mir Puig, *“La pena que establezca el legislador al delito, deberá ser proporcional a la importancia social del hecho”*³²

Como vemos y se ha descrito, el principio de proporcionalidad responde al pensamiento de evitar una utilización desmedida de las sanciones que conlleven a una sanción desproporcional para ello se limita su uso a lo

³¹ GUERRERO Vivanco. Walter. “Derecho Procesal Penal”. Pudeleco Editores. Quito- Ecuador. 2004. Pág. 52.

³² MIR Puig, Santiago. Derecho penal Parte General. 5ta. Edición. Impreso por Tecfoto SL. Barcelona 2003. Pág. 75.

necesario, que no es otra cosa que imponer las medidas exclusivas para proteger bienes jurídicos. De ahí que el principio de proporcionalidad suele estudiarse desde dos sentidos, el amplio y el estricto, aunque el último se encuentra recogido dentro del primero. Por tanto, la proporcionalidad en sentido amplio engloba tres exigencias:

- ❖ “La exigencia de adecuación al fin: Implica que el juez tiene que elegir la medida o sanción que sea adecuada para alcanzar el fin que la justifica, para ello ha de tener en cuenta el bien jurídico que se tutele. La pena óptima ha de ser cualitativa y cuantitativamente adecuada al fin.
- ❖ La exigencia de necesidad de pena: Si se impone una pena innecesaria se comete una injusticia grave.
- ❖ La proporcionalidad en sentido estricto exige al Juez que realice un juicio de ponderación o valoración de la carga o gravedad de la pena, la cual tiene que venir dada por determinados indicios grave de la conducta, y el fin que persigue con esa pena”³³

Al establecer la ley ciertos postulados que deben cumplirse en torno al delito, a efecto de que se aplique una sanción que no afecte los derechos individuales.

GUERRERO Vivanco. Walter. “Derecho Procesal Penal”. Pudeleco Editores. Quito- Ecuador. 2004. Pág. 52.

MIR Puig, Santiago. Derecho penal Parte General. 5ta. Edición. Impreso por Tecfoto SL. Barcelona 2003. Pág. 75.

La proporcionalidad en un sentido constitucional y estricto para su aplicación directa e inmediata, limita la prevención, se opone a ser vulnerado ya que constituye un límite máximo, pero no uno mínimo.

El principio de proporcionalidad no impide que pueda disminuirse o incluso renunciarse a la sanción por razones de prevención especial. *“Debería preverse la posibilidad de que el juez o el tribunal prescindieran de la pena cuando resulte desproporcionada o innecesaria”*³⁴, a riesgo de que tal resolución sea inconstitucional.

En este caso debe ser proporcional la sanción y no actuar en contra de los derechos del ciudadano ya que al imponérsele una multa que muchas de las veces esta fuera de su alcance económico el sancionado no podrá cubrir tal multa pues debe utilizar el dinero que destina para el sustento familiar.

4.2.8.- Del contrato de concesión del sistema de fotomultas.

Esta demás acotar que el principio de proporcionalidad debe ser aplicado con legitimidad de las leyes, para dedicarlo a la sociedad, por lo que debemos entenderlo ampliamente, pues exige medidas condicionales de derechos que se encuentren previstas en la ley, y al relacionarlo con el sistema de fotomultas este no se encuentra tipificado en ninguna base legal pues su contratación fue

³⁴ROJAS, Ivonne Yénisse, opinión cit. p. 93

directa así lo demuestra el contrato en la parte pertinente y que consta en una de sus cláusulas y de manera sintetizada expresa:

Según la cláusula tercera: El contrato de concesión fue celebrado el día seis de mayo del 2015, ante la Notaria Tercera del Cantón Loja, entre el Dr. José Bolívar Castillo Vivanco en su calidad de Alcalde y representante legal del Municipio de Loja y el Sr. Juan Manuel Rosero Cabrera en su calidad de Gerente General de la Compañía SAFETY ENFORCEMENT SEGURIDAD VIAL S.A. SAFENFORVIA, contrato que indica las competencias de los contratantes para realizar por voluntad propia concesionarse.

En la cláusula cuarta: Se aduce que el presente contrato tiene como objetivo principal el de prestar el servicio para gestión y control de tránsito en la ciudad de Loja a través del sistema de fotomultas realizadas por el Municipio.

Dentro de la cláusula quinta se expresan las obligaciones y deberes de las partes. Obligaciones del Municipio:

d) *“permitir la colocación de anuncios y señales en las vías las cuales estarán sujetas a las normas jurídicas que regulan esta materia a fin de identificar estos servicios”*.³⁵

³⁵ Tomado del Contrato de Concesión, Notaria Quinta, Pág. 11

Considerando este literal me permito enfatizar que el mismo no tiene fiel cumplimiento pues como es conocido las señaléticas indican la ubicación de los dispositivos mas no del rango de velocidad del que debe conducirse y valga la redundancia que en estos días se ha venido alterando el kilometraje a conveniencia de las autoridades e irrespetando las normas que disponen de ello como es el Código Orgánico Integral Penal y el reglamento a la Ley de Tránsito.

La falta de legalidad es más notable con la implementación de los radares móviles que están al acecho de los conductores en general, las autoridades aducen que es una estrategia para disminuir los accidentes y concientizar a la ciudadanía para que no violen la ley al exceder los límites de velocidad permitidos.

4.2.9.- Accidentes de tránsito antes y después de los radares.

Si la búsqueda de la municipalidad es disminuir los accidentes de tránsito con la colocación de los radares, estas actúan de manera arbitraria al amedrentar a los conductores obligándolos a respetar el límite autorizado.

Por supuesto que es un buen propósito y una noble causa querer evitar este tipo de accidentes e infracciones. Sin embargo, existen factores que como ya se mencionó aportan para que sucedan estos siniestros.

Hay circunstancias como el no respetar las señales de tránsito produjeron 779 accidentes; impericia e imprudencia del conductor 663 y exceso de velocidad 350. como vemos el exceso de velocidad está en tercer puesto.

Cabe recalcar que no se justifica el accionar de los conductores de infringir la ley, pero es muy importante que se considere el nivel del hecho cometido y su sanción sea equitativa.

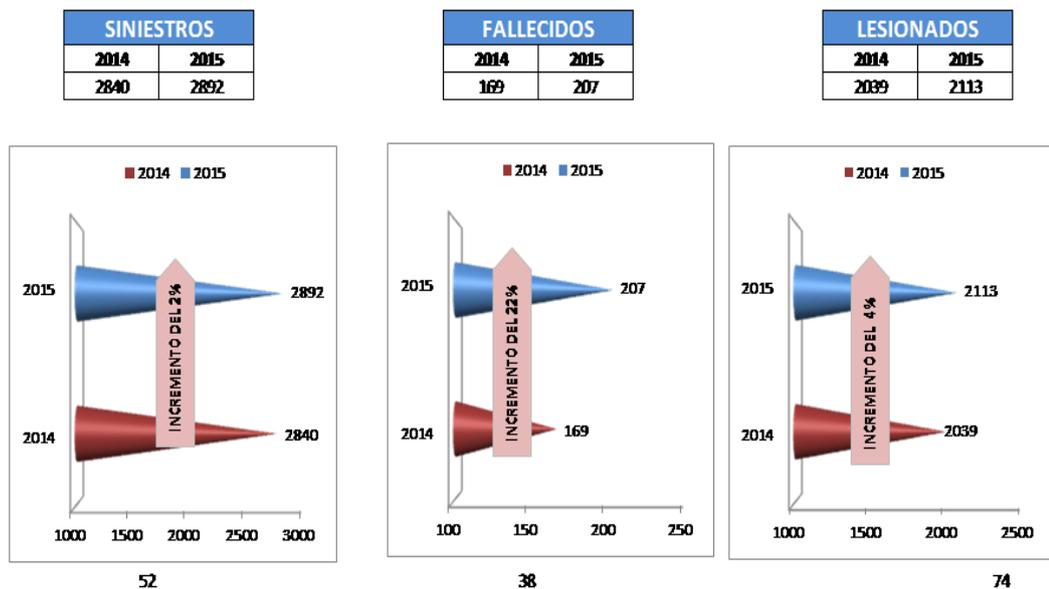


Imagen ANT: DNCTSV, CTE, EMOV – Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito – Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, Municipio de Ambato, Municipio de Ibarra, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil.

4.2.10.- El debido proceso “In Dubio Pro Reo”.

Nestor Pedro Sagüés considera que “para la protección de la supremacía orgánica y dogmática de la Constitución, se ha creado el derecho procesal constitucional que contempla los dispositivos jurídicos procesales destinados

para asegurar la supremacía constitucional del cual emerge la jurisdicción constitucional y los procesos constitucionales como medios efectivos para el efecto”.³⁶

Por ello se considera al debido proceso como un medio para la realización de la justicia siendo competente la Función Judicial dotado de autonomía e independencia y legitimidad, ejerciéndose a través de los órganos jurisdiccionales y decisiones judiciales motivadas.

Cabe mencionar que el debido proceso es una garantía constitucional que el juzgador observará si dará solución al conflicto con la aplicación de las leyes existiendo una conexión entre la jurisdicción, las garantías y los procesos constitucionales, y así controlar la supremacía de las normas constitucionales que consagran los derechos fundamentales que merecen protección procesal.

El “IN DUBIO PRO REO” constituye una regla de valoración de la prueba, al ser un criterio interpretativo, dirigido al Juez o Tribunal sentenciador o, en su caso, a los miembros del Jurado, para que mitiguen la valoración de la prueba a criterios favorables al acusado, cuando su contenido arroje alguna duda sobre su virtualidad inculpatória. Y ello, porque, resulta menos gravoso para la sociedad, la libertad de cargo de un culpable que la condena de un inocente; principio invocado exclusivamente para las sentencias en las cuales existen

³⁶ Néstor Pedro Sagiés, “Derecho Procesal Constitucional. Recurso Extraordinario”, Buenos Aires, Editorial Astrea, 2002, p. 4 y 5

conflictos de leyes o duda de la autoría de un delito, aplicando así la ley más favorable al procesado.

Este elemento garantista permite al Estado jurídico elevar los derechos humanos de manera eficaz, repudiando los sistemas inquisitivos como viene siendo el Sistema de Fotomultas y Fotorradares.

4.2.11.- La citación no es prueba.

Para poder ejercer el derecho a la Legítima Defensa debe existir una citación la cual será entregada por el agente de tránsito y sirve para poner en conocimiento al presunto contraventor sobre las pretensiones formuladas en su contra ya sea por una demanda, un auto preparatorio y a una providencia judicial, y este a su vez pueda impugnar dichas presunciones.

La citación es entonces, el acto solemne por el cual se hace conocer al contraventor sobre la posible infracción que ha cometido, la cual deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en la ley, sin omisión alguna pues impediría el ejercicio adecuado del derecho a la legítima defensa, refiriéndose ante todo al cumplimiento de una garantía constitucional.

Puede decirse entonces que la citación no es un medio probatorio, ya que en estas contravenciones se prueban mediante la presentación de una fotografía captada por un fotorradar de velocidad, la cual puede ser adjuntada por el

agente de policía dentro de la audiencia oral de impugnación, constituyéndose así como una prueba contundente, si el agente de policía presenta la impresión del fotorradar dentro de la audiencia, el juzgador lo toma como prueba suficiente para ratificar el contenido de la citación policial, y en ese sentido, emitir una sentencia condenatoria en contra del citado; pero en el caso de que el agente de policía, por cualquier circunstancia, no logre presentar este medio de prueba; la sentencia será en la mayoría de los casos absolutoria en favor del citado.

4.3.- MARCO JURÍDICO.

Para el desarrollo del marco jurídico, el cual es la parte fundamental de mi investigación, me permito estudiar sistemáticamente y según el Orden Jerárquico de la Ley, empezando, por la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal, la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, el Reglamento que precede a esta Ley y el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomías y Descentralización.

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

Para dar inicio comenzare con el análisis de la Constitución de la República del Ecuador, haciendo mención con lo dispuesto en el art. 76 *“En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden se asegurará el derecho al debido proceso que lo concluirá con las siguientes garantías básicas (...)*

6. *La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.*³⁷

La misma que manifiesta, en cuanto a las sanciones administrativas y de otra naturaleza, relacionándolo así con las multas implementadas por el sistema de fotorradares y fotomultas, no debe estar fuera de la proporcionalidad que decide la Ley y deberán ser equitativas al acto cometido, al infringir el exceso de velocidad, el conductor debe tener una multa que sea acorde a su economía; pues, como puede ser que esta supere su remuneración ganada en un mes de trabajo y deba cancelarla por una multa desproporcional en tan solo minutos.

Para este tipo de arbitrariedades del servicio público la Constitución garantiza en su Art.173. Que: *“Los actos administrativos de cualquier autoridad del estado podrán ser impugnados, tanto en la vía administrativa como ante los correspondientes órganos de la Función Judicial”.*³⁸

Al tener en nuestra legislación la impugnación como un derecho constitucional, debe ser utilizada por los administrados perjudicados, la impugnación servirá para contradecir u oponerse en sede administrativa o judicial ya sea que las autoridades competentes hayan tomado una decisión general o especial que,

³⁷ CONSTITUCIÓN de la República, 2008, art. 76, numeral 6.

³⁸ CONSTITUCIÓN de la República, Año 2008, art. 173, Pág. 34

en acción de sus funciones, tome la autoría administrativa, afectando los derechos, deberes e intereses de la ciudadanía en general.

Al analizar la parte jurídica, consiento transcribir el Art. 260 que dice:

*“El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno”.*³⁹

La Constitución en este capítulo distribuye la competencia de los GAD posibilitando la afluencia para la gestión y prestación de servicios públicos, señalando que la concurrencia también constituye una competencia buscando así cumplir con los objetivos primordiales que son los derechos de las personas en primera instancia.

Creo conveniente también analizar el Art. 264 que dice *“Los gobiernos autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la Ley. (...)”*

*6. Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal”.*⁴⁰

³⁹ *Ibíd*em, art. 260, Pág. 46.

⁴⁰ *Ibíd*em, art. 264, numeral 6.

La competencia que da la Constitución para que los Gobierno Autónomo Descentralizado tengan la facultad para sistematizar de mejor manera la normativa en bien de los administrados, pues para ello se crea leyes para que los derechos de las personas en general no sean vulnerados.

4.3.2. Código Orgánico Integral Penal.

Al analizar el art 386 en el que establece que *“será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir (...):*

3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente”⁴¹

Artículo 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase.- *Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir (...)*

6 del Código Orgánico Integral Penal determina: *“La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de*

⁴¹ COIP, Corporación de estudios y publicaciones, art 386, numeral 3, Pág. 95

*velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes*⁴²

Teniendo deferencia con estos artículos, observo que la falta a la norma en cuanto al exceso de velocidad se relaciona expresamente con el numeral tres y el 6 del art. 389, más mi inquietud es porque se debería imponer sanciones excesivas, ya que como se mencionó anteriormente el rango de velocidad está considerado como el delito culposo de tránsito que dentro de las estadísticas ocupa un tercer lugar; es decir, sería una desobediencia leve por supuesto no busco justificar a los conductores que irrespetan la ley. Pero debemos mejorar el tipo de sanción que se les aplique a ellos ya que se está violentando a las disposiciones constitucionales como es el principio de proporcionalidad que establece que la sanción deberá tener equidad con el suceso cometido y su importancia social, por lo que considero que solo se debería aplicar una multa más proporcional con la remuneración para que de esta manera la sanción sea proporcional.

También analizare el artículo 371 del Código Orgánico Integral Penal nos da una definición de infracción de tránsito *“Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”*⁴³

⁴² COIP, Corporación de estudios y Publicaciones, art. 389, numeral 6.

⁴³ COIP, Corporación de estudios y publicaciones, art 371, Pág. 91

Como observamos la infracción de tránsito es el desacato de la norma en sentido de la circulación de los vehículos esto como regla general, ya que por su incumplimiento arroja una sanción administrativa, la que para mi parecer es arbitraria y actúa en contra de lo establecido por las leyes competentes.

Para quienes han desobedecido la Ley se ha establecido el procedimiento expedito y dice en su art 641 del Código Orgánico Integral Penal que dice *“Las contravenciones penales y de tránsito serán susceptibles de procedimiento expedito. El procedimiento se desarrollará en una sola audiencia ante la o el juzgador competente la cual se regirá por las reglas generales previstas en este Código. En la audiencia, la víctima y el denunciado si corresponde podrán llegar a una conciliación, salvo el caso de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar. El acuerdo se pondrá en conocimiento de la o el juzgador para que ponga fin al proceso”*.⁴⁴

Este procedimiento busca que la aplicación de la administración de justicia sea eficaz, eficiente y ágil; principalmente en cuanto se refiere a las infracciones pretendiendo resolver la causa de manera rápida, previniendo de trámites y diligencias que únicamente prorrogan la tramitación del proceso, complicando el mismo y convirtiéndolo en un verdadero contratiempo para los beneficiarios.

⁴⁴ COIP, Corporación de estudios y publicaciones. Año 2014, Pág. 171.

Por ello necesitamos conocer sobre su procedimiento y lo hallamos dispuesto en el Art. 644 Inicio del procedimiento.- *“Son susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no.*

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

Las boletas de citación que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente y el valor de las multas será cancelada en las oficinas de recaudaciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos de la circunscripción territorial, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo de diez días siguientes a la emisión de la boleta.

La boleta de citación constituirá título de crédito para dichos cobros, no necesitando para el efecto sentencia judicial.

La sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código, será de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial, únicamente si la pena es privativa de libertad.

La aceptación voluntaria del conocimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos en la licencia de conducir.”⁴⁵

Este procedimiento permite que se dé cumplimiento con el debido proceso informando al impúgnate los pasos a seguir para reclamar por los perjuicios cometidos hacia su persona, ya que sintiéndose afectado impugna un acto administrativo que vulnera sus derechos constitucionales; en este caso las multas impuestas por el sistema de fotorradars y fotomultas, dispositivos que aunque son un avance tecnológico no han hecho otra cosa que afectar la economía de los sancionados.

En cuanto a las sanciones el artículo 646 es muy claro y dice: ejecución de sanciones.- *“Para la ejecución de las sanciones por contravenciones de tránsito que no impliquen una pena privativa de libertad, serán competentes los Gobierno Autónomo Descentralizado regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial donde haya sido cometida la contravención,*

⁴⁵ COIP, Corporación de estudios y publicaciones. Año 2014, Pág. 174.

*cuando estos asuman la competencia y la Comisión de Tránsito del Ecuador en su respectiva jurisdicción”.*⁴⁶

Antes ya se mencionó la competencia que tienen los Gobierno Autónomo Descentralizado en materia de tránsito, competencia dada por la Constitución, y que la misma administración municipal usa de manera arbitraria comenzando con imposiciones, como la instalación del sistema de foto radares, dispositivos que aunque buscan minorar los accidentes de tránsito, amedrentando a los ciudadanos con las multas para que vayan a velocidades moderadas establecidas en la ley y el reglamento correspondiente, con estas sanciones actúan en contra del principio de proporcionalidad.

4.3.3. La Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.

Dentro de esta ley analizare los siguientes articulados relacionados con mi tema de investigación:

En este cuerpo legal se dispone en su Art. 145 el que trata sobre el exceso de velocidad fuera del rango moderado donde expresa sobre los que *“Incurrir en Contravención muy grave y serán sancionados con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de 10 puntos en su licencia de conducir (...)*

⁴⁶ *Ibíd*em art. 644, Pág. 174

e) *El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente*".⁴⁷

De la misma manera y dentro del rango moderado el Art.142 LOTTTSV.-
"Incurrir en Contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir (...)

g) *El conductor que con un vehículo automotor excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente*".⁴⁸

Como podemos observar en lo citado la ley está actuando fuera de la proporcionalidad pues si bien se quiere evitar a toda costa los accidentes de tránsito por exceso de velocidad, no está de más reconsiderar la sanción pecuniaria impuesta ya que contraviene con las garantías principales de la Constitución que es proteger los derechos de las personas.

Siguiendo con mi análisis el mismo cuerpo legal se dan varias opciones al juzgador para que aplica una sanción quienes infringen la ley o el reglamento correspondiente es así que en su art. 123 se dispone: *"las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:*

⁴⁷ LORLOTTTSV, Año 2011, art. 145, Pág.104.

⁴⁸ *Ibíd*em, Art. 142, Pág. 98.

- a) *Reclusión.*
- b) *Prisión.*
- c) *Multa.*
- d) *Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos.*
- e) *Reducción de puntos.*
- f) *Trabajos comunitarios.*

Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal.

En todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la presente ley y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción.”⁴⁹

Considerando este artículo se da varias opciones para que el juzgador o la juzgadora tengan mejor perspectiva para aplicar la sanción correspondiente a quien ha infringido la ley y el reglamento correspondiente pudiendo así esclarecerse que es la autoridad el competente para aplicar los valores pecuniarios por supuesto respetando las leyes, el al ser garantista de derechos observará la situación del infractor y debería ser racional su proporcionalidad.

⁴⁹ *Ibíd*em, Art.123, Págs. 76 y 77.

4.3.4. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El Art. 190 establece: *“Las Unidades Administrativas y los GADs, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, determinarán los límites máximos de velocidad en las diferentes vías del país, pero de manera general se sujetarán a los límites establecidos en el presente capítulo”*.⁵⁰

Este artículo no pudo ser más claro al disponer que a pesar que los GAD tienen la competencia para determinar los límites de velocidad en la localidad correspondiente, deben sujetarse estrictamente a lo ya establecido en las leyes, es decir sus políticas respetaran lo ya tipificado.

El Art. 191 determina: *“Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes”*.⁵¹

1. Para vehículos livianos, motocicletas y similares:

- *Urbana 50 Km/h.- Rango moderado mayor que 50 km/h; menor o igual km/h que 60 Km/h*
- *Perimetral 90 Km/h.- Rango Moderado mayor que 90 Km/h; menor o igual Km/h que 120 km/h.*

⁵⁰ Reglamento a La L.T.T.S.V, SILEC profesional, art. 190, pág. 40.

⁵¹ *Ibíd*em, art. 191, Pág. 40

- *Rectas en 100 Km/h.- Rango moderado mayor que 100 Km/h menor o igual 135 Km/h.*
- *Curvas en 60 Km/h.- Rango Moderado mayor que 60 Km/h: menor o igual 75 Km/h.*

En este articulado se tipifica los rangos de velocidad que los ciudadanos en general deben respetar para evitar ser sancionados.

En el Art. 238 se establece: *“En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida.*

Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución.

*Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local”.*⁵²

⁵² *Ibíd*em, art. 238, pág.48

Como ciudadano debemos acatar las disposiciones legales, y al estar la tecnología más avanzada contando con las redes sociales como correo electrónico y demás pudiendo con ello impugnar notificaciones en donde se implique la presunción de inocencia del habitante.

4.3.5. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización.

En el art. 130 se dispone *“Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:*

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.

En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.”⁵³

A pesar de que los Gobierno Autónomo Descentralizado tienen competencia en materia de tránsito para planificar, regular y controlar todo lo relacionado con esta materia, observando lo que sucede en la Ciudad de Loja por el problema de las fotomultas, la ciudadanía se siente afectada por la desproporcionalidad de las mismas pues se afecta directamente la situación económica del conductor sancionado, ya que es desproporcionada, una remuneración que cualquier trabajador gana mensualmente con muchos sacrificios, como puede ser posible que la deba pagar en cuestión de instantes a los recaudadores municipales.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA.

4.4.1. Legislación de Panamá

4.4.1.1. Código Penal de Panamá

Dentro de su art. 6 tiene dispuesto que: *“La imposición de las penas y las medidas de seguridad responderá a los postulados básicos consagrados en*

⁵³COOTAD, Art. 130, Págs. 99 y 100.

*este Código y a los principios de necesidad, proporcionalidad y razonabilidad.*⁵⁴

Toda pena que se imponga para las infracciones actuarán en conjunto con el principio de proporcionalidad, para de esta manera imponer una sanción justa, equivalente al hecho causado, sin violentar los derechos del infractor.

4.4.2. Legislación de Perú

4.4.2.1. Código Penal de la República del Perú

Art. VIII.- Proporcionalidad de la Pena.- *“La pena no puede sobrepasar la responsabilidad por el hecho. La medida de seguridad sólo puede ser ordenada por intereses públicos predominantes.”*⁵⁵

En las leyes del vecino país, Perú, está contemplado la proporcionalidad de la pena como sanción que se impondrá al infractor e igual que en nuestro país esta no puede ser más grave que el acto causado y el daño que ocasiono, es decir deberá ser proporcional, para que no se incida en penas crueles.

4.4.3. Código Penal de Argentina, 2011 Ley 11.179.

Art. 21.-*“La multa obligará al reo a pagar la cantidad de dinero que determinare la sentencia, teniendo en cuenta además de las causas generales del artículo*

⁵⁴ CODIGO Penal de Panamá Art.6 48

⁵⁵ CÓDIGO Penal De La República Del Perú Art.viii.Pág.1.

40, la situación económica del penado. Si el reo no pagare la multa en el término que fije la sentencia, sufrirá prisión que no excederá de año y medio.

El tribunal, antes de transformar la multa en la prisión correspondiente, procurará la satisfacción de la primera, haciéndola efectiva sobre los bienes, sueldos u otras entradas del condenado. Podrá autorizarse al condenado a amortizar la pena pecuniaria, mediante el trabajo libre, siempre que se presente ocasión para ello.

También se podrá autorizar al condenado a pagar la multa por cuotas. El tribunal fijará el monto y la fecha de los pagos, según la condición económica del condenado⁵⁶

Dentro de esta norma jurídica penal vemos que no se toma como base el salario básico mensual, la imposición de la multa depende del criterio discrecional del juez o del tribunal, desde de que fijar la multa deben tomar en cuenta los atenuantes y agravantes que señala el artículo 4º, y que se detalla en el Art. 41, como analizaremos más adelante.

Artículo 40.- *“En las penas divisibles por razón de tiempo o de cantidad, los tribunales fijarán la condenación de acuerdo con las circunstancias atenuantes*

⁵⁶Código Penal de Argentina, Ley, 11.179, Texto actualizado, 2011, 06, 03,

*o agravantes particulares a cada caso y de conformidad a las reglas del artículo siguiente*⁵⁷

En este artículo se hace referencia a que la multa se aplicará según los agravantes o atenuantes particulares del delito; esto es.

ARTÍCULO. - 41.- *“A los efectos del artículo anterior, se tendrá en cuenta:*

1º. La naturaleza de la acción y de los medios empleados para ejecutarla y la extensión del daño y del peligro causado;

2º. La edad, la educación, las costumbres y la conducta precedente del sujeto, la calidad de los motivos que lo determinaron a delinquir, especialmente la miseria o la dificultad de ganarse el sustento propio necesario y el de los suyos.

La participación que haya tomado en el hecho, las reincidencias en que hubiera incurrido y los demás antecedentes y condiciones personales, así como los vínculos personales, la calidad de las personas y las circunstancias de tiempo, lugar, modo y ocasión que demuestren su mayor o menor peligrosidad.

*El juez deberá tomar conocimiento directo y del sujeto, de la víctima y de las circunstancias del hecho en la medida requerida para cada caso*⁵⁸

⁵⁷ Código Penal de Argentina, Art. 40

En este artículo se detalla las circunstancias que pueden atenuar la multa a las personas sentenciadas con penas privativas de libertad. Los jueces tienen que analizar objetivamente estas circunstancias de la realidad en que vive el condenado antes de aplicar una multa.

Dentro del Legislación Comparada el principio de proporcionalidad se encuentra consagrado en ambas legislaciones, como es en el Código Penal de Panamá el que establece que la imposición de las penas y las medidas de seguridad se la hará de acuerdo al principio de proporcionalidad al igual en el Código de la República de Perú que instituye que la pena no puede sobrepasar la responsabilidad por el hecho, es igual en nuestra legislación que se establece que toda sanción se aplicará de manera proporcional al acto cometido, para de esta manera respetar los derechos del contraventor, evitando aplicarle penas exageradas.

En lo que concierne a tránsito estas legislaciones no clasifican infracciones en delitos y contravenciones, ya que el resultado de las mismas es semejante, y su finalidad es sancionar los hechos que contravienen las leyes de tránsito.

En el Código Penal de Argentina su legislación me parece acertada, por cuanto una multa excesiva resultaría imposible de pagarla por una persona que, en muchos de los casos, no dispone de un trabajo seguro, ni aún en estos casos

⁵⁸ Código Penal de Argentina, Art. 41

si apenas le alcanza para sobrevivir; los legisladores han decidido oportunamente que en los casos que cuando mayor sea la pena, debería ser inferior la multa.

5. MATERIALES Y METODOS

Dentro de mi investigación jurídica, doctrinaria y analítica me permití utilizar los diferentes materiales y métodos que la investigación científica nos aporta, los cuales que me ayudaron a entender y analizar de mejor manera la problemática planteada: **“INCONSTITUCIONALIDAD EN EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD POR EL SISTEMA DE FOTORRADARES Y FOTOMULTAS EN LA CIUDAD DE LOJA”**.

5.1. Métodos

Como la investigación científica es un proceso ordenado y complejo, básicamente necesita estar guiada por la utilización de métodos y herramientas para de esta manera cumplir satisfactoriamente los objetivos y la hipótesis planteada, los mismo que procederé a describirlos y su influencia en este trabajo de investigación.

5.1.1. Método científico. – Al utilizar este método pude determinar el tipo de investigación jurídica a realizar, puesto que me propongo realizar una investigación de carácter científica, en el presente caso se concreta en una investigación del Derecho, que es socio-jurídica, tanto con sus caracteres sociológicos como dentro del sistema jurídico, esto manifiesta lo relativo al efecto social que cumple la norma o a la carencia de ésta en determinadas relaciones socio-económicas.

5.1.2. Método inductivo. -Lo utilice puntualmente para partir de aspectos particulares, y poder llegar a las generalidades es decir de lo concreto a lo complejo, de lo conocido a lo desconocido.

5.1.3. Método deductivo. –El utilizar este método me permitió abordar el estudio partiendo de conocimientos generales hasta llegar al conocimiento específico, en la investigación se lo utilizo al momento de obtener una interpretación general del principio de proporcionalidad, para llegar a la conclusión que existe desproporcionalidad en la aplicación de foto multas por los dispositivos de foto radares.

5.1.4. Método analítico. –Al aplicar este método en la presente investigación me permitió realizar un análisis concreto sobre los datos obtenidos de la encuesta y entrevistas aplicadas a conocedores del derecho.

5.1.5. Método sintético. –Me permitió analizar la norma suprema Constitucional de la Republica del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial, el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General a la Ley Orgánica Reformatoria y los conceptos y definiciones de las Fotomultas, para establecer un texto claro de la aplicación que regularice su cobro.

5.1.6. Método descriptivo. –a través de la investigación descriptiva pude descubrir detalles y datos, así como explicar un problema, objetivos, fenómenos naturales y sociales mediante el estudio profundo, con el propósito de determinar las características de un problema social, puntualizando que la situación económica de conductores sancionados y de la localidad en general no consiente que cancelen multas elevadas como las que se implementan con este sistema e irrespetan la garantía del Principio Constitucional de Proporcionalidad.

5.2. Procedimientos y Técnicas.

5.2.1. Procedimientos.- Los procedimientos dentro de mi trabajo de investigación utilizados fueron el documental–bibliográfico y de campo.

5.2.2. Técnicas.- Como técnica para la recolección de la información, se aplicó la técnica de la encuesta y la entrevista.

5.2.2.1. Entrevista: Al utilizar esta técnica se pudo conocer los criterios vertidos de los dos conocedores del derecho entrevistados, respecto al tema investigado cuyos criterios contribuyen a la sustentación del presente trabajo de investigación.

5.2.2.2. Encuesta: Al utilizar esta técnica se realizó un estudio cuantitativo respecto a una muestra de la población, se aplicó a profesionales del Derecho en la ciudad de Loja, sus resultados permitieron definir la veracidad de los objetivos planteados.

6. RESULTADOS

Dentro de la fase de la investigación de campo, he realizado las encuestas a profesionales del Derecho, con un cuestionario de cinco preguntas abiertas, cuyos resultados serán cuantificados y analizados con el propósito de tener un criterio sobre mi tema de investigación, permitiéndome cumplir con los objetivos y la hipótesis propuestos y buscar soluciones a este problema jurídico como es: **“INCONSTITUCIONALIDAD EN EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD POR EL SISTEMA DE FOTORRADARES Y FOTOMULTAS EN LA CIUDAD DE LOJA”**.

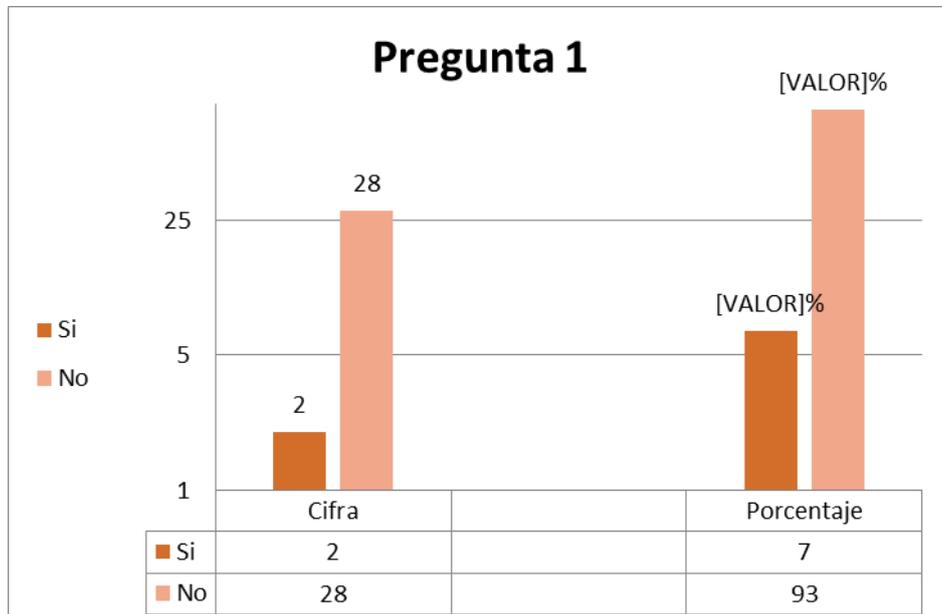
6.1. Resultados de la encuesta:

Primera Pregunta: ¿Está de acuerdo, a los conductores que cometen contravenciones de tránsito por exceso de velocidad se les impongan como sanción una multa al salario básico unificado?

CUADRO Nro. 1

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	2	7%
NO	28	93%
TOTAL	30	100%

REPRESENTACÓN GRAFICA



Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Loja
Autor: María Cecilia Ontaneda Sandoval.

Interpretación: De los datos obtenidos en la primera pregunta de la encuesta aplicada, a treinta profesionales del derecho, 2 encuestados que equivale al 7% manifiestan que se les debería aplicar la multa de un salario básico unificado, para que de esta manera no incurran en futuras contravenciones, mientras los 28 restantes que equivalen al 93% de los encuestados manifiestan que no están de acuerdo que se les establezca la multa de un salario básico unificado, porque se está violentando los derechos del conductor sancionado.

Análisis: De los datos arrojados se pudo concluir que los encuestados la mayoría no están de acuerdo con la sanción pecuniaria que se les impone a los conductores sancionados, ya que conlleva a cancelar un salario básico, que

desfalca su economía, al recibir dicha sanción aplicada por el Sistema de Fotomultas y tipificado en el Código Orgánico Integral Penal art. 386.3 pues es inconstitucional y vulnera el derecho al debido proceso y legítima defensa a más de quebrantar el principio de proporcionalidad. Y una minoría está de acuerdo porque así educan a los ciudadanos con medidas coactivas.

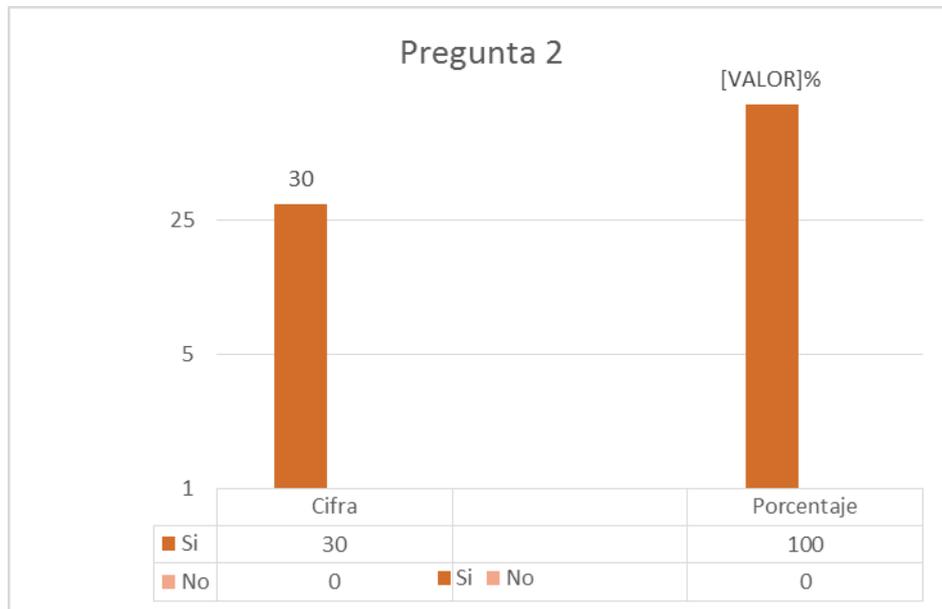
Segunda Pregunta: Según la Constitución de la República del Ecuador en el Art. 76, numeral 6 consagra que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

¿Cree usted, que con este sistema implementado se vulnera este principio al imponer un salario básico unificado del trabajador en general?

CUADRO Nro. 2

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100%
NO	0	0%
TOTAL	30	100%

REPRESENTACÒN GRAFICA



Fuente: Abogados en libre ejerció profesional de la ciudad de Loja
Autor: María Cecilia Ontaneda Sandoval.

Interpretación: De los datos arrojados se pudo concluir que 30 de los encuestados que equivale al 100%, creen que con este sistema de fotomultas implementado se está vulnerando el Principio de Proporcionalidad pues las multas no están siendo proporcionales en relación al acto cometido por el conductor.

Análisis: De lo mencionado puedo manifestar que al imponerse una multa a través del sistema de foto multas se está quebrantando el derecho del conductor, ya que no se respeta las garantías del debido proceso consagradas en nuestra Constitución como es el principio de la proporcionalidad que establece que el acto cometido y las sanciones deben tener la misma

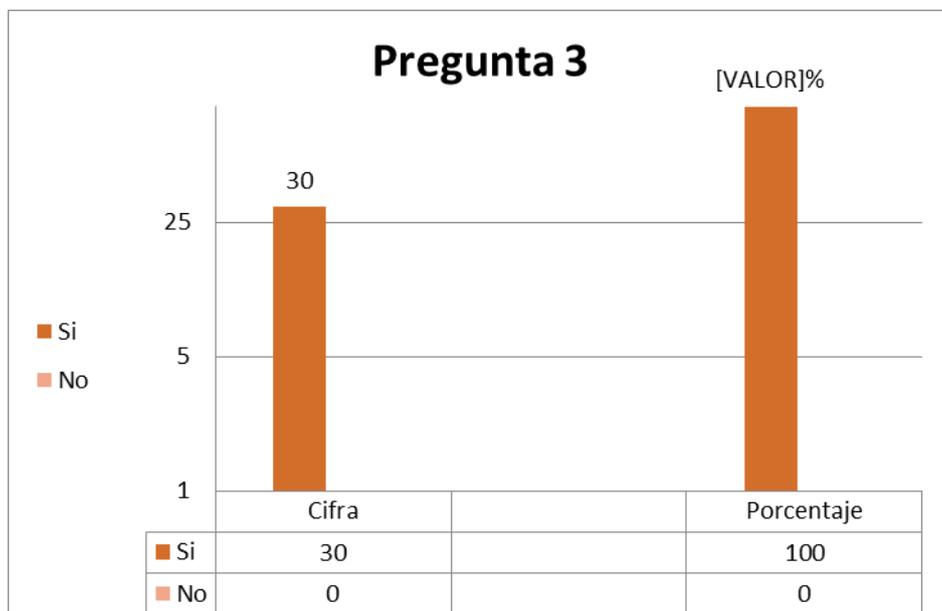
proporción, de la misma manera se violenta el derecho a la seguridad jurídica ya que es un derecho de los ecuatorianos al recibir una justicia que no vulnere nuestros derechos.

Tercera pregunta: ¿Considera usted, que el sistema de foto multas agrava la situación económica del conductor sancionado?

CUADRO Nro. 3

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100%
NO	0	0%
TOTAL	30	100%

REPRESENTACÒN GRAFICA



Fuente: Abogados en libre ejerció profesional de la ciudad de Loja
Autor: María Cecilia Ontaneda Sandoval.

Interpretación: De los datos arrojados en la tercera pregunta se pudo concluir que los 30 encuestados que equivalen al 100% consideran que el sistema de fotomultas agrava la economía del conductor sancionado.

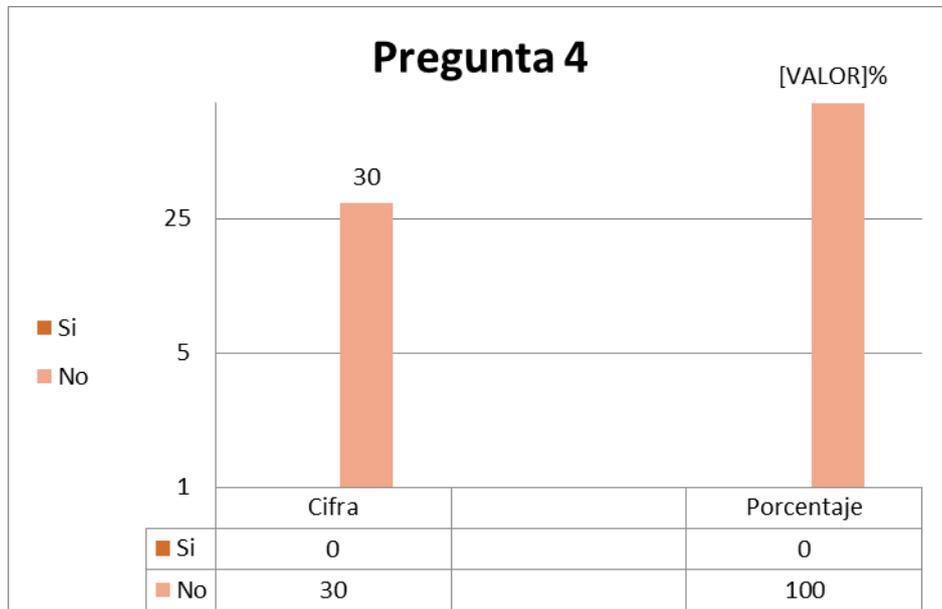
Análisis: De lo expresado puedo manifestar, que existe una afectación directa hacia la economía del conductor sancionado o presunto infractor pues esta política del servicio público no se basa en ninguna ordenanza para implementar este sistema, que en todos los casos debería declararse nula, ya que todo el esfuerzo que realiza los ciudadanos para ganar el salario mensual tengan que pagarlo por una multa desproporcionada y mal aplicada, en solo minutos, dejando desamparada económicamente su hogar.

Cuarta Pregunta.- ¿Cree usted, que la competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal en vinculación con la Unidad de Tránsito, al recaudar las multas impuestas por este sistema observan el principio de proporcionalidad en relación con la situación económica del conductor sancionado?

CUADRO Nro. 4

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	0	0%
NO	30	100%
TOTAL	30	100%

REPRESENTACÒN GRAFICA



Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Loja
Autor: María Cecilia Ontaneda Sandoval.

Interpretación: De los datos obtenidos los 30 encuestados que equivalen al 100% manifiestan que los Gobierno Autónomo Descentralizado en vinculación con las Unidades de Tránsito, no observan el Principio de Proporcionalidad y más bien se está transgrediendo el mismo, lo que se considera inconstitucional.

Análisis: De lo expuesto manifiesto que al imponerse este tipo de multas con este sistema, la competencia de los Gobierno Autónomo Descentralizado en vinculación con las Unidades de Tránsito no observan el Principio de Proporcionalidad en relación a la situación económica del conductor sancionado al realizar las recaudaciones, pues la ley no acepta políticas que vulneren la ciudadanía ya que el sistema no respeta la ley desde un principio

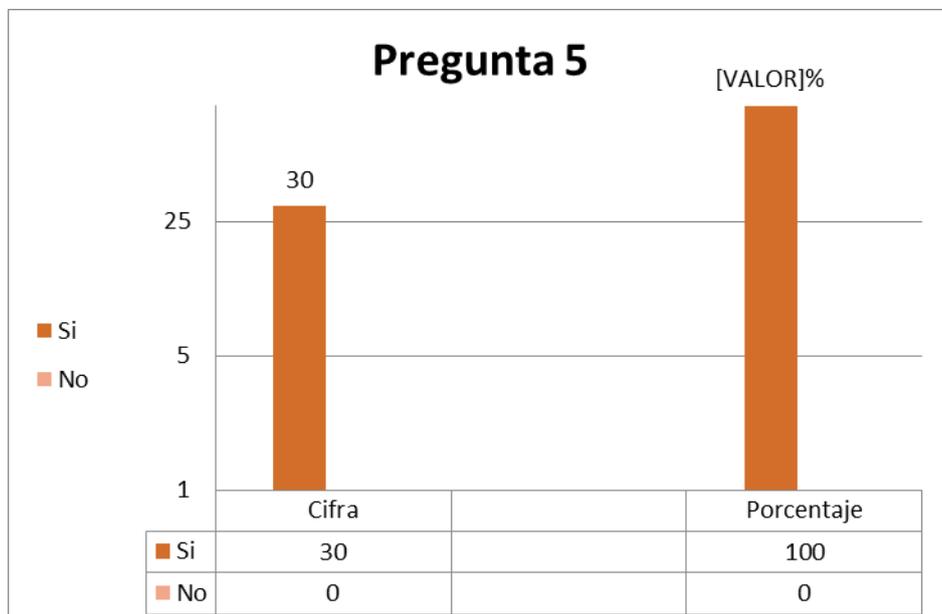
pues debería existir acuerdo con todas las autoridades para adjudicar las cámaras y no como se realizó la concesión de manera directa.

Quinta Pregunta: ¿Considera usted, que debe implementarse la señal ética correspondiente cerca de los dispositivos para mayor conocimiento de los conductores?

CUADRO Nro. 5

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100%
NO	0	0%
TOTAL	30	100%

REPRESENTACÒN GRAFICA



Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Loja
Autor: María Cecilia Ontaneda Sandoval.

Interpretación: En esta pregunta dirigida a 30 encuestados, profesionales del derecho que equivalen al 100% de los encuestados está de acuerdo que se implementen las señaléticas correspondientes como medida de prevención más cerca de las fotorradares para evitar este tipo de situaciones a futuro y de a poco se vaya educando a los habitantes concientizándolos a actuar dentro de las normas legales.

Análisis: De lo expresado considero necesario que debería implementarse la señalética correspondiente más cerca de los dispositivos de control como medida de prevención para el cometimiento de este tipo de infracciones.

6.2. Resultados de la Entrevista.

Acorde al cronograma establecido para el desarrollo de mi trabajo investigativo, procedí a realizar dos entrevistas a profesionales del Derecho, las mismas que se contienen en tres interrogantes, debidamente elaboradas, quienes respondieron de acuerdo a su conocimiento y experiencia en la problemática propuesta en el proyecto de investigación.

Entrevista dirigida al Dr. Eddy Delgado profesional del Derecho

Primera pregunta. ¿Cree usted, que debe existir la debida proporcionalidad entre la contravención de tránsito y la sanción implementada por el sistema de Fotomultas y Fotorradares?

Respuesta. - Necesariamente tiene que existir la proporcionalidad entre la contravención de tránsito y la sanción aplicada esto en virtud del principio Constitucional de Proporcionalidad del cual es parte fundamental.

Segunda pregunta. ¿Considera usted, que al ser sancionado desproporcionalmente por el sistema de foto multas causa efecto en la economía de los conductores sancionados?

Respuesta. - Afecta a la economía del conductor en virtud de que se vulnera el Principio de Proporcionalidad indicado en la Constitución de la República y que en las resoluciones emitidas por el Alcalde de Loja no guarda la relación pertinente.

Tercera pregunta. ¿Considera necesario modificar la sanción impuesta por el sistema de fotorradares y fotomultas en razón de los límites de velocidad?

Primera Respuesta. - Considero bien importante modificarlo en virtud que dichas resoluciones emitidas por el Alcalde no guardan relación con la normativa de la Constitución de la República y la Ley de Tránsito vigente.

Análisis general. - La respuesta del entrevistado armoniza con mi propósito investigativo, observamos que las actuaciones del administrador municipal

transgreden al principio constitucional pues vulnera las garantías que emanan de la norma suprema ecuatoriana.

Entrevista dirigida al Dr. Cristhian Jiménez Masache profesional del derecho.

Primera Pregunta. - ¿Cree usted que debe existir la debida proporcionalidad entre la contravención de tránsito y la sanción implementada por el sistema de Fotomultas y fotorradares?

Respuesta. - Considero que sí, necesariamente debería existir la debida proporcionalidad tanto en la sanción que se imponga, con el acto cometido, ya que al endurecer la multa como medida de control social, no ayuda mucho a evitar que no se sigan cometiendo esta clase de contravenciones, más bien se está violentando principios constitucionales al imponer este tipo de sanciones.

Segunda pregunta. - Considera usted, ¿Qué al ser sancionado desproporcionalmente por el sistema de foto multas causa efecto en la economía de los conductores sancionados?

Respuesta. - Está más claro que este tipo de sanciones afecta drásticamente al conductor y a su economía ya que las mismas son elevadas.

Tercera pregunta.- ¿Considera necesario modificar la sanción impuesta por el sistema de fotorradars y fotomultas en razón de los límites de velocidad?

Respuesta.- a mi criterio personal este tipo de sanciones económicas que se imponen a los conductores, deberían ser benignas ya que afecta gravemente su economía en el diario vivir y al momento de realizar la respectiva impugnación.

Análisis General.- de la opinión emitida por los entrevistados, puedo manifestar que necesariamente debe existir la debida proporcionalidad entre el acto cometido y la multa como sanción que se impone, puesto que como se está aplicando, no se garantiza el principio de proporcionalidad establecido en la Constitución, al demostrar la seguridad económica y jurídica del conductor sancionado, observando que el sistema afecta directamente la economía del conductor sancionado, vulnerándose no solo el principio de proporcionalidad sino también la seguridad jurídica del ciudadano siendo necesaria la modificación de este tipo de sanción observando la realidad económica del conductor sancionado y la localidad frente al acto cometido respetando así la Constitución.

6.3. Estudio de Casos.

Expediente No 2016-00451G

JUEZ PONENTE: JARAMILLO SERRANO JENNY MARITZA, JUEZA DE UNIDAD JUDICIAL

UNIDAD JUDICIAL PENAL CON SEDE EN EL CANTON LOJA, PROVINCIA DE LOJA. Loja, sábado 30 de abril del 2016, a las 19h32. NOTIFICACIÓN: 1776186 VISTOS: Avoco conocimiento del proceso que antecede en mi calidad de Jueza de la Unidad Judicial Penal con Sede en el Cantón Loja, Provincia de Loja, conforme resolución Nro.325-2015 del Pleno del Consejo de la Judicatura, publicado mediante Registro Oficial Nro.383 de 28 de Octubre del 2015, conforme Acción de personal Nro.15039-DNTH-2015-NG de fecha 06 de Noviembre del 2015, suscrita por la Ing. María Cristina Lemaire Acosta, Directora Nacional de Talento Humano del Consejo de la Judicatura.- En lo principal comparece a este juzgado el señor FREDY GUSTAVO VELASQUEZ LEON, portador de la cédula de ciudadanía N° 1102953757, para impugnar la notificación de tránsito N°1776186 de fecha 12 de enero del 2016 a las 02h54; quien presuntamente habría infringido el Art. 326.3 del Código Orgánico Integral Penal (COIP); por lo que se da inicio al trámite de la presente contravención, cometida presuntamente por el impugnante, hecho ocurrido presumiblemente en la fecha u hora antedicha, en la avda. Manuel Carrión Pinzano y Clotario Paz, en su calidad de propietario del vehículo, de placas TCX-0577, , como hechos fácticos consta por exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado con una velocidad de 70.26 impugnando esta notificación de tránsito dentro de legal término.- Como el hecho así relatado

puede constituir una contravención de tránsito de primera clase, punible y pesquisable de oficio, y de conformidad a lo previsto en el Art. 644 ibídem, se dio inicio al trámite de impugnación de la antes singularizada boleta citatoria por contravención de tránsito emitida en contra del SR. FREDY GUSTAVO VELASQUEZ LEON, en la presente contravención, signada con el número 11282-2016-00451G; concediendo el término de prueba, fijando día y hora para que se lleve a efecto la Audiencia Oral de juzgamiento. Cumplida la audiencia el 29 de Marzo del 2016 con la presencia de la parte impugnante, su abogado defensor sin que comparezca funcionario alguno por parte de la Municipalidad; agotado el procedimiento y estando la causa en estado de dictar sentencia, previamente se hace las siguientes consideraciones: PRIMERA: La suscrita, en calidad de Jueza de la Unidad Judicial Penal con Sede en el Cantón Loja, Provincia de Loja, es competente para conocer y resolver el presente asunto; de conformidad al Art. 147 y 148 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en concordancia con el Art. 229 del Código Orgánico de la Función Judicial. SEGUNDA: De la revisión del expediente se establece que en su tramitación se ha respetado las reglas del debido proceso y las solemnidades establecidas por la normativa constitucional y legal vigente a la fecha de suscitada la infracción, por lo que se declara la validez de todo lo actuado. TERCERA: ACCION INJURIDICA: Conforme a boleta remitida por Unidad de Control Operativo de Tránsito y Transporte Terrestre por contravención tipificada en el Código Orgánico Integral Penal Contravenciones de primera clase Art. 386.3. La o el conductor que con un vehículo automotor,

exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente. CUARTA: PRUEBA. La Constitución de la República garantiza en el Art. 76 numeral 4 que dice: “Las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria”. Por consiguiente, es deber del juzgador someterse a la Constitución, a los Tratados Internacionales de Derechos Humanos y la ley, el mismo artículo en su numeral 7, literal h) prescribe como garantía del derecho a la defensa en el marco del debido proceso el Presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistido y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra para decidir de acuerdo a la prueba producida en audiencia, la situación jurídica del acusado, bien condenándolo al cumplimiento de una pena, bien absolviéndolo y ratificando su estado de inocencia; el Código Orgánico Integral Penal, establece sobre la PRUEBA en su Art. 453 que tiene por finalidad llevar a la o al juzgador al convencimiento de los hechos y circunstancias materia de la infracción y la responsabilidad de la persona procesada, su Art. 454. Prescribe que la prueba observara en su anuncio y práctica los siguientes principios: Oportunidad, Inmediación, Contradicción, Libertad probatoria, Pertinencia, Exclusión, igualdad de oportunidades para la prueba. El Art. 455 sobre el Nexa causal prescribe que la prueba y los elementos de prueba deberán tener un nexa causal entre la infracción y la persona procesada, el fundamento tendrá que basarse en hechos reales introducidos o que puedan ser introducidos a través de un medio

de prueba y nunca, en presunciones. El Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial, prevé en su Art.237.8, el término para anunciar prueba a actuar en audiencia. Es aplicable en estos procesos principio de comunidad de la prueba conceptualizado en el Tratado sobre Medios de Prueba en Particular Unidad temática Uno-Las etapas probatorias. Publicado en la Universidad Católica de Colombia. Que “El proceso se estructura como un colectivo de sujetos que acuden al debate en procura de la solución de un conflicto. Por ello, cuando la prueba se socializa, ya no pertenece a quien la aporta sino a toda la comunidad, aún en el evento en que lo aportado no le favorezca a quien lo aportó”. 4.1. PRUEBAS APORTADAS AL PROCESO: 4.1.1) PRUEBA DE CARGO. 4.2.1.1.DOCUMENTAL.4.2.1.1.1.1 NOTIFICACIÓN N°1776186 (fs.2) emitida en calidad de propietario a GUSTAVO VELASQUEZ LEÓN portador de la cédula 1102953757 de fecha 12 de enero del 2016 a las 02h54 por presuntamente haber infringido el Art. 386.3 del Código Orgánico Integral Penal (COIP); en circunstancias en que su vehículo placas TCX057 circulaba a 70.26 KM por la avda. Manuel Carrión Pinzano con un exceso de velocidad de 10.26Km/h excedidos del rango permitido que de 60km imponiéndole una multa de \$365, consta a fj.3 RAZON e notificación al correo electrónico fredygustavoahoo.es de fecha 14/01/2016 a las 2:54, a fj.7 obra comunicación mediante oficio Nro.030 UMTTTSV-FB-2016, suscrita por Lic. Fabián Bravo donde en lo principal indica que la forma de notificación con la infracción al impugnante fue mediante correo electrónico, obra a fj.13 Certificado de

Homologación del foto radar mediante el cual se captó el presunto exceso de velocidad que ha sido objeto de impugnación por el señor Fredy Gustavo Velásquez León, la documentación a ña que hago referencia que no ha sido sustentada por el funcionario o técnico responsable de tal notificación pese a habérselo dispuesto mediante auto de 03 de Marzo del 2016 y oficiado al señor Director de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, y habiendo dado contestación por parte del Municipio a fj.15 que el técnico que comparecerá es el Tecnólogo Eduardo Flores, quien no compareció a audiencia por lo que fue factible someter estos elementos al principio de contradicción, que constituye noticia de la infracción que al tenor del Art.454 en su numeral 6 sobre el principio de exclusión en su inciso tercero los partes informativos, noticia del delito informes periciales y cualquier otra declaración previa, se podrán utilizar en el juicio con la única finalidad de recordar y destacar contradicciones, siempre bajo la prevención de que no sustituyan al testimonio. EN NINGÚN CASO SERÁN ADMITIDOS COMO PRUEBA, y que en la presente causa al no haber sido sustentada no constituye prueba alguna para justificar la materialidad de la infracción y en consecuencia responsabilidad de la impugnante en la noticia del delito que a través de esta boleta, se informa y cita, 4.1.2) PRUEBAS DE DESCARGO: DOCUMENTAL A fj,21 presenta escrito de anunciación de prueba, las pruebas presentadas son: 4.2.1.1 Certificado emitido por el Dr. Javier Lapo Ginecólogo, según el cual certifica que la señora CUEVA QUEZADA NORMA ESPERANZA fue ingresada a esa casa de salud el 11 de enero del 2016 con un cuadro compatible con

embarazo de 37 semanas, trabajo de parto, preclamsia severa, de emergencia obtiene recién nacido de sexo masculino, a las 2h40 y que es trasladada al área de neonatología del Hospital Manuel Ignacio Monteros, en el vehículo del señor Velásquez León Fredy Gustavo, adjunta Historia Clínica, conforme obra de fj.1 consta que dicha ciudadana es la conyugue del impugnante, con lo cual se justifica estado de necesidad conforme el Art.29 Antijuridicidad. Para que la conducta penalmente relevante sea antijurídica deberá amenazar o lesionar, sin justa causa, un bien jurídico protegido por este Código conforme el Art. 32. Existe estado de necesidad cuando la persona, al proteger un derecho propio o ajeno, cause lesión o daño a otra, siempre y cuando se reúnan todos los siguientes requisitos: 1. Que el derecho protegido esté en real y actual peligro. 2. Que el resultado del acto de protección no sea mayor que la lesión o daño que se quiso evitar. 3. Que no haya otro medio practicable y menos perjudicial para defender el derecho, pues en estas circunstancias se habría encontrado ante un derecho protegido superior como es la protección del derecho a la salud y vida de su conyugue e hijo neonato.5.TEORIA DEL CASO presentado por la defensa, el abogado de la defensa, en lo principal manifestó que se tenga en cuenta la no comparecencia del representante del municipio, quien pese a estar legalmente notificado no ha comparecido a la audiencia y no se puede dar lugar al principio de contradicción, y que en base a la prueba presentada principalmente el Certificado Médico solicita se ratifique el estado de inocencia de su defendido que deje sin efecto dicha multa.-. RESOLUCIÓN: En atención a la prueba evacuada, se hacen las siguientes consideraciones:

5.1) Antecedente: NOTIFICACIÓN N°1776186 (fs.2) emitida en calidad de propietario a GUSTAVO VELASQUEZ LEÓN portador de la cédula 1102953757 de fecha 12 de enero del 2016 a las 02h54 por presuntamente haber infringido el Art. 386.3 del Código Orgánico Integral Penal (COIP); en circunstancias en que su vehículo placas TCX057 circulaba a 70.26 KM por la avda. Manuel Carrión Pinzano con un exceso de velocidad de 10.26Km/h excedidos del rango permitido que de 60 km imponiéndole una multa de \$365.

5.2) La prueba tiene como finalidad establecer la materialidad de la infracción y la responsabilidad del contraventor, estableciéndose en el art. 455 del Código Orgánico Integral Penal el “nexo causal”, el cual deberá existir “...entre la infracción y la persona procesada, el fundamento tendrá que basarse en hechos reales introducidos o que puedan ser introducidos a través de un medio de prueba y nunca, en presunciones, conforme a los elementos probatorios actuados de manera oral, pública y contradictoria en Audiencia observando los principios de Oportunidad, Inmediación, Contradicción, Libertad probatoria, Pertinencia, Exclusión. Aplicando el principio de comunidad de la prueba que según Rodrigo Rivera Morales en su obra “Las Pruebas en el Derecho Venezolano”, señala:“(...) El principio de la comunidad de la prueba, también llamado de la adquisición, se refiere a que la prueba pertenece al proceso; en este sentido, ya no es la prueba de quien la aportó, sino que pertenece a la comunidad procesal concreta. (...). La prueba una vez que ha sido aportada al proceso tiene que ser tomada en cuenta en la valoración, sin importar que beneficie a quien la aportó o a la parte contraria (...).”, de tal manera que la

prueba debe ser suficiente, para desvirtuar la presunción de inocencia de la que se encuentra investido el procesado conforme a la Constitución de la República en su Art.76.2, en concordancia con el Artículo 11 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, según la cual «Toda persona acusada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad, conforme a la ley y en juicio público en el que se le hayan asegurado todas las garantías necesarias para su defensa por tanto se debe eliminar toda duda, en concordancia con lo que establece el Art. 8 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos o Pacto de San José establece que «Toda persona inculpada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se establezca legalmente su culpabilidad, en la presente causa que nos ocupa la suscrita jueza llega a la convicción de que no se ha probado de manera suficiente, la materialidad de la infracción y la responsabilidad del procesado ...». En el presente caso, cabe analizar que conforme a la prueba sustanciada en audiencia no se justificó de manera suficiente que el señor FREDY GUSTAVO VELASQUEZ LEÓN, el 12 de enero del 2016 haya adecuado su conducta al tipo penal contravencional previsto Art. Art. 386.3 Contravenciones de primera clase La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente... no se cumple con el nexo causal es decir no aporta a la determinación del nexo causal previsto en el Art. 455.- que prescribe que La prueba y los elementos de prueba deberán tener un nexo causal entre la infracción y la persona procesada, el fundamento tendrá

que basarse en hechos reales introducidos o que puedan ser introducidos a través de un medio de prueba y nunca, en presunciones. El Dr. Temístocles García Ponce manifiesta: “Los Jueces o Magistrados no deben complicarse demasiado en sus dudas y/o caer en una perplejidad perpetua que les impida decidir con la celeridad del caso. En el campo del Derecho Penal, la duda debe resultar a favor del reo conforme al aforismo latino: "in dubio pro reo" tanto más que en el aspecto procesal, la duda acerca de la conducta honrada de las personas origina la sospecha, el indicio de culpabilidad, orienta la investigación y justifica el sumario. El Dr. Juan García Falconí refiriéndose a la duda en su artículo publicado en la revista judicial <http://www.derechoecuador.com>, manifiesta que “El IN DUBIO PRO REO, es una locución latina, según la cual toda duda debe resolverse a favor del reo, es una regla del derecho penal que obliga al juez a confirmar la inocencia del procesado en caso de duda, esto es cuando se presenta el caso de más allá de toda duda razonable sobre el examen de las pruebas,(...), lo cual supone que se lleve a cabo el debate contradictorio de las pruebas conforme al derecho probatorio, y si al final del caso arroja duda, ésta debe resolverse a favor del acusado con la confirmación de su inocencia, pues el derecho penal sustantivo no debe ser utilizado como instrumento de persecución de posibles peligros sociales. Hay que recordar, que el juez de garantías penales, no debe condenar al acusado, cuando del examen de las pruebas se deduce que hay duda razonable, esto es más allá de ese razonamiento o juicio acerca de la culpabilidad (...) insistiendo que más allá de la duda razonada, es la certeza, o sea ante la duda viene la

confirmación de inocencia, de lo contrario viene la sentencia condenatoria... Prohibiéndose en materia penal la interpretación extensiva". El Código Orgánico Integral Penal en su Art.5. 3. Prescribe sobre la Duda a favor del reo: la o el juzgador, para dictar sentencia condenatoria, debe tener el convencimiento de la culpabilidad penal de la persona procesada, más allá de toda duda razonable. En consecuencia no habiéndose probado con elemento probatorio alguno conforme a derecho suficientemente la materialidad de la infracción ni la responsabilidad del contraventor siendo entonces procesalmente improcedente determinar en esas circunstancias la responsabilidad de una persona en el cometimiento de una infracción, el Código Orgánico Integral Penal en su Art. 5 prescribe sobre los Principios procesales del El derecho al debido proceso penal, prescribe en su numeral 3. La Duda a favor del reo: la o el juzgador, para dictar sentencia condenatoria, debe tener el convencimiento de la culpabilidad penal de la persona procesada, más allá de toda duda razonable, Por lo expuesto, la suscrita Jueza de la Unidad Judicial Penal del Cantón Loja conforme a lo dispuesto en El Art.621 del Código Orgánico Integral Penal, que sobre la Sentencia. Prescribe que Luego de haber pronunciado su decisión en forma oral, se reducirá a escrito la sentencia en la que debe incluirse motivación completa y suficiente tanto en lo relacionado con la responsabilidad penal como con la determinación de la pena y la reparación integral a la víctima o la desestimación de estos aspectos, habiendo ocurrido la desestimación y en consecuencia siendo procedente aceptar la impugnación de la notificación Nro. 1776186 emitida en contra del

señor FREDY GUSTAVO VELASQUEZ LEÓN el 12 de enero del 2016. Siendo el momento procesal de dictar sentencia debidamente motivada conforme lo establece la Constitución de la República en su Art. 76 numeral 7 lit. I), en concordancia con el Art.644, del COIP. La sentencia dictada en Audiencia de acuerdo con las reglas para el Procedimiento expedito en Contravenciones de tránsito, es de condena o ratificatoria de inocencia siendo ratificatoria de inocencia conforme se resolvió en Audiencia, la suscrita Jueza ADMINISTRANDO JUSTICIA A NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA LEY DE LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA acepta la impugnación propuesta por el señor FREDY GUSTAVO VELASQUEZ LEÓN portador de la cédula de ciudadanía N°1102953757, a la notificación N° 1776186 (fs. 2), de fecha 12 de enero del 2016, por lo que dispongo: a) Archivo de la boleta antes singularizada 1776186 b)Por intermedio de Secretaria oficial con copia de esta resolución a las autoridades competentes de la Unidad de Control Operativo de Tránsito y Seguridad Vial de Loja para los fines de Ley - Notifíquese y Cúmplase.- Hágase Saber.

ANÁLISIS.- Con respecto a la sentencia emanada por la juzgadora se observa que actuó según la norma suprema, respetando todo procedimiento dentro de la ley y al momento de resolver realiza las consideraciones necesarias indicando que el representante del Municipio de Loja no asistió a la audiencia por lo que la prueba por sí sola no puede desvirtuar la presunción de inocencia y al no existir la certeza suficiente de que el impugnante haya cometido esta

infracción, surge la resolución la cual es motivada y fundamentada ratificando la inocencia del impugnador y ordenando el archivo de la notificación. La Juzgadora al actuar de esta manera garantiza los derechos de los conductores sancionados, por ello se ve esperanzador que los juristas apliquen el Principio de Proporcionalidad el cual es un verdadero sensor para poner un alto a las arbitrariedades del sector público, se exterioriza esto porque en ninguna ordenanza está certificada la creación e imposición del sistema de fotomultas.

7. DISCUSIÓN

Esta investigación ha sido realizada para expresar la necesidad de declarar la inconstitucionalidad del Principio de Proporcionalidad por el sistema de fotorradares y fotomultas en la ciudad de Loja, el atropello de los principios constitucionales que da comienzo a la seguridad jurídica; lo cual se contrapone a la confianza y permanencia que una sociedad debe tener, conforme con la Constitución de la República del Ecuador.

7.1. Verificación de los Objetivos.

Dentro de mi proyecto de investigación he planteado un objetivo general y tres específicos los cuales iré comprobando individualmente de la siguiente forma:

Objetivo General

El objetivo general planteado al comienzo de mi proyecto de investigación es el siguiente:

- *Realizar un estudio doctrinario, social y jurídico de las causas para el cometimiento de infracciones como son las contravenciones de tránsito y la desproporcionalidad del sistema de fotomultas en la ciudad de Loja.*

Este objetivo se lo pudo verificar mediante la revisión de la literatura dentro del Marco Doctrinario al realizar un análisis de puntos importantes como la competencia de los Gobierno Autónomo Descentralizado en vinculación con la

Unidad de Tránsito, como se dio el sistema de fotomultas en la ciudad de Loja, y lo más importante conocer sobre el efecto que produce este sistema en la situación económica del conductor sancionado.

En lo que respecta al Marco Jurídico se realizó un análisis jurídico de la Constitución de la República relacionado con el Principio de Proporcionalidad tipificado en el Art. 76 numeral 6, de la misma manera se analizó el Código Orgánico Integral Penal en lo que respecta a las sanciones que se impondrán al conductor que exceda el límite de velocidad tipificado en el Art. 386.3, el Art. 641 donde se dispone sobre el Procedimiento Expedito, el Art. 644 que trata como iniciar el Procedimiento Expedito, también se analizó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial sobre las competencias de quien emite las sanciones y su Reglamento correspondiente que tipifica en el Art.191 de los rangos de velocidad dentro y fuera del límite permitido, desde el fundamento legal ninguna de las normas mencionadas en materia de tránsito cuenta con una tipificación del valor a cancelar por una multa impuesta por los dispositivos de fotorradars. Se verifica este objetivo por cuanto se observan las falencias de nuestra legislación en cuanto al derecho comparado abordado.

Objetivos Específicos

- ✓ *Conocer las razones de índole social y cultural de los conductores de vehículos en las vías públicas al no percatarse los altos límites de velocidad.*

En lo que respecta al trabajo de campo, la verificación de este objetivo se lo realizo considerando que no solo es responsabilidad del conductor, más bien hay circunstancias que indirectamente aportan para que se de esta situación como se lo describió en el Marco Doctrinario existen varios factores que inciden para la trasgresión de la ley como es el factor vía, factor máquina.

- ✓ *Determinar si hay desconocimiento de la ubicación de los dispositivos de fotomultas y cómo influye en los conductores.*

La verificación de este objetivo se lo obtiene en la pregunta cinco que se plantea así: ¿Considera usted, que debe implementarse la señal ética correspondiente cerca de los dispositivos para mayor conocimiento de los conductores? de la encuesta donde los profesionales del derecho recomiendan que se ubique los dispositivos más cerca del dispositivo de control, ya que al estar más separados de ellos, los conductores no se percatan de los mismos.

- ✓ *Demostrar que efectos causa el cobro excesivo de la fotomultas a los conductores sancionados.*

Este objetivo se ha demostrado con las repuestas obtenidas de las técnicas de investigación realizadas a 32 profesionales del Derecho desglosadas tenemos que en la encuesta dentro de su pregunta número 3 y en la entrevista se cuestiona en la número 2; quienes confirman dentro de sus respuestas que la

economía del conductor sancionado es afectada directamente por el sistema de fotomultas que agravan la economía del presunto infractor y no se respeta el principio de inocencia.

7.2. Contrastación de la Hipótesis

Dentro del proyecto de investigación propuse la hipótesis y para que la misma pueda ser contrastada en el desarrollo del presente trabajo investigativo, se la estructuro de la siguiente forma:

Hipótesis:

- *La vulneración del principio de proporcionalidad, afecta la economía a los conductores de vehículos en relación al exagerado cobro de fotomultas en la ciudad de Loja.*

Luego de un análisis profundo en la Revisión de la Literatura y todo su lineamiento se pudo comprobar que las sanciones que se imponen al conductor sancionado por el sistema de fotorradar y fotomultas son exageradas por cuanto el elevado valor que tienen que cancelar los trasgresores, causan efectos negativos para su economía, pues debería tomarse con gran consideración la realidad económica por la que atraviesa el conductor; respetando el Principio de Proporcionalidad y sancionarlo apropiadamente.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROPUESTA DE REFORMA LEGAL.

El presente trabajo de investigación está fundamentado principalmente en el principio de proporcionalidad que se halla determinado en el artículo 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, que establece que “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”

Este principio es una garantía del debido proceso, el cual declara que el juzgador al momento de imponer una sanción debería tener en cuenta el acto cometido y el daño que causo el mismo, sin olvidar también se considere la realidad económica del conductor sancionado para que de esta manera se aplique una sanción justa, la que garantizará los mandatos constitucionales.

Como es tarea fundamental de los administradores y administrados respetar los deberes, derechos y obligaciones, buscando así que la seguridad jurídica del estado sea efectiva, pretendiendo obtener una sociedad justa y equilibrada.

Seguridad que el principio de proporcionalidad defiende, al ser un sensor de la arbitrariedad del servicio público; principio que está reconocido en la Constitución de la República del Ecuador y en este caso no se cumple, puesto que se quebranta derechos debido a los montos elevados de las sanciones

pecuniarias impuestas por el sistema de fotomultas las que han sido negligentes.

Ante lo expuesto considero que las sanciones aplicadas por el sistema de fotorradares y fotomultas son desproporcionales pues afectan la economía y la seguridad jurídica de los ciudadanos, que están garantizados en la Constitución.

La propuesta de reforma legal planteada se fundamenta jurídicamente para que se AGRÉGUE un artículo innumerado a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, buscando así evitar que se vulneren los derechos garantizados en la Constitución.

8. CONCLUSIONES

Una vez realizado mi análisis doctrinario, social y jurídico y obtenido los resultados de mi trabajo de campo he llegado a las siguientes conclusiones:

Primera.- Las sanciones impuestas por el sistema de fotorradars, fotomultas, radars móviles, afectan directamente la economía del conductor sancionado.

Segunda.- El Principio de Proporcionalidad es imprescindible para el cumplimiento del debido proceso, pues está consagrado en la Constitución de la República.

Tercera.- El exceso de velocidad trae consecuencias como sanciones impuestas por el sistema de fotomultas las que deberían aplicarse adecuadamente protegiendo la seguridad jurídica del conductor sancionado.

Cuarta.- La multa de un salario básico unificado, que debe cancelar el conductor sancionado está vulnerando directamente el principio de seguridad jurídica.

Quinta.- El orden jurídico ecuatoriano se ve alterado por la vulneración del Principio de Proporcionalidad que es sensor de arbitrariedades del servicio público.

Sexta.- Debe implementarse las señaléticas correspondientes más cerca de los dispositivos de control como medida preventiva, para que los conductores no cometan esta tipo de infracciones.

Séptima.- De los datos obtenidos a través de la aplicación de encuestas y entrevistas, la mayor parte de la ciudadanía está en desacuerdo con las excesivas multas impuestas.

Octava.- Los conductores en general cometen con mucha frecuencia las infracciones de tránsito por exceso de velocidad a sabiendas que es de conocimiento público su transgresión a los límites de velocidad.

9. RECOMENDACIONES

Tras las conclusiones planteadas me pretendo plantear las siguientes recomendaciones:

Primera.- Al Gobierno Autónomo Descentralizado en vinculación con la Unidad Municipal de Transito y la Empresa Safety, es conveniente modificar las sanciones impuestas por el Sistema de Fotorradar y Fotomultas para no vulnerar la economía del conductor sancionado.

Segunda.- A los Juzgadores y las Juzgadoras de las Unidades Judiciales, deben cumplir con las disposiciones legales y constitucionales para garantizar el cumplimiento del principio de proporcionalidad,

Tercera.- Que las personas encargadas de revisar el sistema de fotomultas y fotorradars verifiquen los dispositivos de control con la finalidad de que no se alteren los límites de velocidad.

Cuarta.- Que las imposiciones económicas impuesta por resolución del GAD sean revisadas y guarde relación y equidad con lo que dispone la Constitución y la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

Quinta.- Que la administración pública respete y considere la importancia del Principio de Proporcionalidad, pues es garantista de derechos.

Sexta.- Que los técnicos de la Agencia Nacional de Tránsito regulen e implemente las señaléticas correspondiente a una distancia adecuada para prevenir accidentes de tránsito.

Séptima.- Que se modifique los valores impuestos por concepto de multas, ya que los mismos no guardan no relación con el principio de proporcionalidad, tomando en cuenta la economía de en nuestro país que es alarmante.

Octava.- Que los conductores en general se concienticen que la ley es para todos, por lo tanto el desconocimiento no les exime de responsabilidad.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA



REPÚBLICA DEL ECUADOR
EN EL PLENO DE LA ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO:

Que, la tarea fundamental del Estado ecuatoriano es el de garantizar la seguridad jurídica como derecho de las personas, a efecto de alcanzar la justicia como fin esencial del derecho.

Que el derecho es el elemento poderoso para el desarrollo de los pueblos en forma ordenada, donde los administradores y administrados, debemos someternos al imperio de la ley, siendo así indispensable tener una normativa responsable con la finalidad de proteger los bienes jurídicos.

Que, es importante garantizar el pleno ejercicio de los derechos y principios constitucionales, pues siendo el Estado la máxima ordenación jurídica de la sociedad, es su deber garantizar los derechos establecidos en la Constitución.

Que, el Art. 1, núm. 8, de la Constitución de la República prescribe que el contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas, la jurisprudencia y las políticas públicas.

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

Que, el numeral 6 del Art 11 de la Constitución de la República del Ecuador expresa que todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía.

Que, el Estado generará y garantizará las condiciones necesarias para su pleno reconocimiento y ejercicio. Será inconstitucional cualquier acción u omisión de carácter regresivo que disminuya menoscabe o anule injustificadamente el ejercicio de los derechos.

Que, el art. 76, núm. 6 de la Constitución de la República establece que la ley tipificará la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

Que, el art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y

en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

Que, en uso de las atribuciones contenidas en el Art. 120, núm. 6 de la Constitución de la República, expide la presente:

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

Agréguese después del artículo 74 el siguiente innumerado que dirá:

Art. (Innumerado)... 75 **De los sistemas de fotomultas.** En las vías o carreteras nacionales, los mecanismos de fotomultas sólo podrán ser operados por la Agencia Nacional de Tránsito, a través de acuerdos o convenios con autoridades territoriales de su competencia, y que serán elaborados y presentados al Ministerio del Sector correspondiente, de la misma manera será competencia en el sector urbano las unidades de tránsito municipal, dispositivos que serán justificados técnicamente en el plan de seguridad vial, avalado por el propio Ministerio.

Cuando se implementen aparatos electrónicos para control de velocidad, la Agencia Nacional de Tránsito, cuidará para que estos formen parte de un sistema integrado y en línea de manera que se optimice su uso en función de un tránsito seguro a lo largo de la vía nacional.

La multa solo se registrará cuando la administración haya agotado todos los medios a su alcance, para que el infractor se presente y, cuando el propietario del vehículo no coincida con el conductor, la notificación no implicara vinculación alguna, entendiéndose así que dicha infracción se la deberá aplicar a quien se lo encuentre conduciendo.

La Agencia Nacional de Tránsito y los Gobiernos Autónomos Descentralizados cuentan con seis meses a partir de la promulgación de la presente ley, para conceptuar sobre la pertinencia y cumplimiento de la normatividad vigente de los planes de seguridad vial en todo el país.

Dado en la sala de sesiones de la honorable Asamblea Nacional en el Distrito Metropolitano de Quito, a los-----, días del mes de ----- del año----- 2016.

f).....

f).....

Presidenta de la Asamblea Nacional Secretario de la Asamblea Nacional

10. BIBLIOGRAFÍA

- CABANELLAS, Guillermo, “Diccionario Jurídico Elemental”. Editorial Heliasta. Décimo Novena Edición. Buenos Aires-Argentina. Año 2011.
- CÁRDENAS Ramírez & CÁRDENAS Verdezoto, obra Practica de Tránsito, 2013.
- CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL (COIP). Primera Edición. Editorial Corporación de estudios y publicaciones. Año 2014.
- CODIGO Penal de Panamá
- CÓDIGO Penal De La República Del Perú Art.viii.Pág.1.
- Código Penal de Argentina, Ley, 11.179, Texto actualizado, 2011.
- CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD). Editorial Jurídica del Ecuador. Año 2011.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Corporación de Estudios y Publicaciones. Editorial GAB. Quito- Ecuador. Impresión EDIMPRESS. S.A. Año 2008.
- CONTRALORIA.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.
- Diario CRONICA de la tarde editado por Vicente Maldonado, 14/10/2015.
- DICCIONARIO de la Real Academia de la Lengua, Editorial Don Bosco, Año 2011.
- GOLSDTEIN. Raúl. Diccionario de Derecho Penal y Criminología”. 2ª Edición Actualizada. Editorial Astrea. Buenos Aires 1983.

- GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador.
- GUERRERO Vivanco. Walter. “Derecho Procesal Penal”. Tomo I Pudeleco Editores. Quito- Ecuador. 2004.
- KAUFMAN, A. El Delito Culposo, en Estudios de Derecho Penal, 1975, Buenos Aires: S/E.
- LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Año 2011, art. 145, Pág.104.
- MIR Puig, Santiago. Derecho Penal Parte General. 5ta. Edición. Impreso por Tecfoto SL. Barcelona 2003.
- MEDINA Peñalosa, Teoría del Delito, Casualismo, Finalismo e Imputación objetiva. México: Año 2001.
- REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Año 2014, Editorial SILEC profesional
- ROJAS, Ivonne Yénisse, opinión cit. p. 93
- ROMBOLÁ & REIBORAS , s/f, pág. 351
- TOMADO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, Notaria Quinta, Pág. 11
- TORRES CHÁVEZ, Efraín (1998) “Breves Comentarios al Código de Procedimiento Penal del Ecuador”. Editorial Jurídica del Ecuador Séptima Edición, Quito Ecuador.

- WELZEL, Hans, El nuevo sistema del derecho penal, Editorial Ariel, Barcelona-España, 1990.1956.
- ZAMBRANO PASQUEL, Alfonso (1998) Manual de Derecho Penal”, Editorial Edino, Quito-Ecuador.
- TERRAGNI, Marco Antonio
<http://www.terragnijurista.com.ar/libros/pmulta.htm>
- <http://www.definicionabc.com/general/senal-de-transito.php>
- <http://coleccion.educ.ar/coleccion/CD16/contenidos/ley/index2.html>
- Definición de señal Qué es, Significado y concepto <http://definicion.de/senal/#ixzz4CdOyCJMT>
- <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/procedimientopenal/2012/08/08/aplicacion-del-principio-de-proporcionalidad>
- <http://definicion.de/radar/#ixzz4AapYcri6> PÉREZ, Martínez Félix (1999), Sistemas Radar, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid-España
- <http://www.centrolegalhispano.com/Exceso-De-Velocidad.html>
- <http://deconceptos.com/general/accidente-de-transito#ixzz4CenhALIR>

11. ANEXOS

Formato N.- 1 encuesta:



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

Señores profesionales del Derecho, mucho agradeceré se sirvan contestar la presente encuesta emitiendo su valioso criterio, lo cual me permitirá obtener información para realizar mi tesis de Abogada, sobre el tema de investigación titulada: **“INCONSTITUCIONALIDAD EN EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD POR EL SISTEMA DE FOTORRADARES Y FOTOMULTAS EN LA CIUDAD DE LOJA”**.

1. ¿Está de acuerdo, a los conductores que cometen contravenciones de tránsito por exceso de velocidad se les impongan como sanción una multa al salario básico unificado?

Si ()

No ()

¿Por qué?

2. *Según la Constitución de la República del Ecuador en el Art. 76, numeral 6 consagra que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.*

¿Cree usted, que con este sistema implementado se vulnera este principio al imponer un salario básico unificado del trabajador en general?

Si ()

No ()

¿Por qué?

3. ¿Considera usted, que el sistema de fotomultas agrava la situación económica del conductor sancionado?

Si ()

No ()

¿Por qué?

4. ¿Cree usted, que la competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal en vinculación con la Unidad de Tránsito, al recaudar las multas impuestas por este sistema observan el principio de proporcionalidad en relación con la situación económica del conductor sancionado?

Si ()

No ()

¿Por qué?

5. Considera usted, que debe implementarse la señalética correspondiente acerca de los dispositivos para mayor conocimiento de los conductores.

Si ()

No ()

¿Por qué?

Gracias por su colaboración.

Formato N.- 2 entrevista:



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

Señores profesionales del Derecho, mucho agradeceré se sirvan contestar la presente encuesta emitiendo su valioso criterio, lo cual me permitirá obtener información para realizar mi tesis de Abogada, sobre el tema de investigación titulada: **“INCONSTITUCIONALIDAD EN EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD POR EL SISTEMA DE FOTORRADARES Y FOTOMULTAS EN LA CIUDAD DE LOJA”**

1. ¿Cree usted, que debe existir la debida proporcionalidad entre la contravención de tránsito y la sanción implementada por el sistema de Fotomultas y fotorradares?
2. ¿Considera usted, que al ser sancionado desproporcionalmente por el sistema de fotomultas causa efecto en la economía de los conductores sancionados?
3. ¿Considera necesario modificar la sanción impuesta por el sistema de fotorradares y fotomultas en razón de los límites de velocidad?

Gracias por su colaboración.

Anexo N.-4

Fotografías tomadas a tres de los radares fijos en sectores estratégicos, los cuales no cuentan con la señalética correspondiente que demuestre el kilometraje a rodar.

- ❖ Avda. 8 de Diciembre, entre el redondel del terminal y las pitas; Barrio Nueva Granada.



- ❖ Avda. Manuel Carrión Pinzano, (occidental de paso).



❖ Avda. Pío Jaramillo Alvarado.



ÍNDICE

PORTADA	I
CERTIFICACIÓN	II
AUTORÍA	III
CARTA DE AUTORIZACIÓN	IV
DEDICATORIA	V
AGRADECIMIENTO	VI
1. TÍTULO.....	1
2. RESUMEN	2
ABSTRACT	4
3. INTRODUCCIÓN	6
4. REVISIÓN DE LITERATURA	9
5. MATERIALES Y MÉTODOS	63
6. RESULTADOS	67

7. DISCUSIÓN	91
8. CONCLUSIONES.....	97
9. RECOMENDACIONES	99
9.1 PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA.....	101
10. BIBLIOGRAFÍA	105
11. ANEXOS	108
INDICE	113