

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

**“NECESIDAD DE ENDURECER LAS SANCIONES
PARA LAS PERSONAS QUE CONDUCEN VEHÍCULOS
CON LLANTAS EN MAL ESTADO, REFÓRMESE EL
ARTÍCULO 383 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL
PENAL”**

**Tesis previa a la
obtención del Título
de Abogada.**

Autora:

CAROLINA ELIZABETH OJEDA SÁNCHEZ

Director:

DR. MARCO VINICIO ORTEGA CEVALLOS MG. SC.

LOJA – ECUADOR

2017

*No todos ocupan los
mejores puestos, sino
los más preparados,
aunque no sean genios.*

CERTIFICACIÓN

Dr. Marco Vinicio Ortega Cevallos Mg. Sc.

**DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN
A DISTANCIA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.**

CERTIFICO:

Que he dirigido y orientado el proceso de desarrollo del trabajo de Tesis previo a la obtención del Título de Abogada, presentado por la Srta. **CAROLINA ELIZABETH OJEDA SÁNCHEZ**, con el título: **“NECESIDAD DE ENDURECER LAS SANCIONES PARA LAS PERSONAS QUE CONDUCEN VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, REFÓRMESE EL ARTÍCULO 383 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL”**, y una vez que se han cumplido con todas las observaciones y sugerencias realizadas de mi parte autorizo la presentación del mencionado estudio para la sustentación y defensa de Ley.

Loja, diciembre de 2017



Dr. Marco Vinicio Ortega Cevallos Mg. Sc.
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez, declaro ser la autora del presente trabajo investigativo y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos y acciones legales por el contenido de la misma.

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

AUTORA: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez

CÉDULA: 1900829795

FIRMA: 

FECHA: Loja, diciembre 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, **Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez**, declaro ser la autora de la tesis titulada: **“NECESIDAD DE ENDURECER LAS SANCIONES PARA LAS PERSONAS QUE CONDUCEN VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, REFÓRMESE EL ARTÍCULO 383 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL”**. Como requisito para optar al Título de Abogada, autorizo al sistema bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este 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 catorce días del mes de diciembre del dos mil diez y siete.

FIRMA: 

AUTORA: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez

CÉDULA: 1900829795

DIRECCIÓN: Yantzaza, Barrio San Francisco Av. Geraneos y Jorge Mosquera

CORREO ELECTRÓNICO: carolinaelizabethojeda@gmail.com

CELULAR: 2324390

DATOS COMPLEMENTARIOS

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Marco Vinicio Ortega Cevallos Mg. Sc.

TRIBUNAL DE GRADO:

Presidente del Tribunal de Grado: Dr. Augusto Astudillo Ontaneda, Mg. Sc.

Miembro del Tribunal de Grado: Dr. Pablo Barraqueta Carrión, Mg. Sc.

Miembro del Tribunal de Grado: Dr. Felipe Solano Gutiérrez, Mg. Sc.

DEDICATORIA

El presente trabajo investigativo está consagrado a mi hija.

Todos en algún momento hemos sentido que todo está mal, pues yo no soy la excepción, esto ocurrió en mi vida en un momento en el que el tiempo era vital, me encontrada en el desarrollo de esta tesis, cada día parecía que el tiempo era más corto y habían más cosas por hacer, simplemente miraba a mi alrededor y pensaba en todo momento que mi única y mejor solución sería tirar la toalla, renunciar a mis sueños en esa última etapa, pero que aún si esto fuera causante de algún trauma en el camino que lleva mi vida para ese momento; eso sería lo mejor y más fácil para mi vida...

En un momento dentro de esta reflexiva situación, me detuve como era costumbre, y pensé en mi hija, pensé en cómo se encontraría su vida, y en que afectaría a ella la toma de mi decisión, al mismo instante me di cuenta que si quería lo mejor para ella, debía esforzarme y realizar todos los sacrificios que fueran necesarios.

Ella fue mi motivación, una vez más mi hija trajo sentido a mi vida, una vez más ella fue la causante de mi anhelo de salir adelante, progresar y culminar con éxito esta tesis, por eso mismo dedico esta tesis a mi hija, dedico a ella cada esfuerzo que realice en la construcción de esta; agradezco a Dios por darme tan hermosa compañía y motivación para cada día ser mejor.

Gracias a mi hija por ser la mejor hija de todas, y por hacer de mí, la madre más feliz de este mundo.

LA AUTORA

AGRADECIMIENTO

El amor recibido, la dedicación y la paciencia con la que cada día se preocupaban mis padres por mi avance y desarrollo de esta tesis, es simplemente único y se refleja en la vida de un hijo.

Gracias a mis padres por ser los principales promotores de mis sueños, gracias a ellos por cada día confiar y creer en mí y en mis expectativas, gracias a mi madre por estar dispuesta a acompañarme cada larga y agotadora noche de estudio, agotadoras noches en las que su compañía y la llegada de sus cafés era para mí como agua en el desierto; gracias a mi padre por siempre desear y anhelar siempre lo mejor para mi vida, gracias por cada consejo y por cada una de sus palabras que me guiaron durante mi vida.

Gracias a Dios por la vida de mis padres, también porque cada día bendice mi vida con la hermosa oportunidad de estar y disfrutar al lado de las personas que sé que más me aman, y a las que yo sé que más amo en mi vida, gracias a Dios por permitirme amar a mis padres, gracias a mis padres por permitirme conocer de Dios y de su infinito amor.

Gracias a la vida por este nuevo triunfo, gracias a todas las personas que me apoyaron y creyeron en la realización de esta tesis.

 Mi profundo e imperecedero agradecimiento a la benemérita Universidad Nacional de Loja, en la persona del Director de Tesis, quien me orientó adecuadamente durante todo el proceso de desarrollo del trabajo investigativo.

LA AUTORA

TABLA DE CONTENIDOS

PORTADA

CERTIFICACIÓN

AUTORÍA

CARTA DE AUTORIZACIÓN

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

TABLA DE CONTENIDOS

1. TÍTULO.

2. RESUMEN.

2.1. Abstract.

3. INTRODUCCIÓN

4. REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

4.1.1. Persona.

4.1.2. Conductor.

4.1.3. Pasajero.

4.1.4. Vehículo Motorizado.

4.1.5. Delito.

4.1.6. Contravención.

4.1.7. Endurecer y Severizar.

4.1.8. Neumáticos.

4.1.9. Penas y sanciones.

4.1.10. Accidentes de Tránsito.

4.1.11. Muertes.

4.1.12. Parque automotor.

4.1.13. Tráfico.

4.1.14. Responsabilidad Vial.

4.1.15. Imprudencia, Impericia.

4.1.16. Negligencia.

4.1.17. Partes Policiales.

4.1.18. Proceso Legal.

4.1.19. Resoluciones – Sentencias.

4.2. MARCO DOCTRINARIO.

4.2.1. Antecedentes de Tránsito.

4.2.2. Antecedentes de la evolución normativa en el Ecuador en materia de tránsito.

4.2.3. Medidas para prevenir accidentes de Tránsito.

4.2.4. Privación de Libertad.

4.2.5. Derecho a la Seguridad Jurídica.

- 4.2.6. Vulneración.
 - 4.2.7. Derechos Fundamentales.
 - 4.2.8. Organismo de Regularización, Control y Sanción.
 - 4.2.9. Endureciendo de las penas en materia de tránsito.
 - 4.2.10. Causas y consecuencias de severizar las penas.
 - 4.2.11. Las infracciones de tránsito y su incidencia en la mortalidad.
 - 4.2.12. La seguridad vial y la responsabilidad de los conductores.
 - 4.2.13. Los procesos penales en materia de tránsito.
 - 4.2.14. Medidas cautelares y sustitutivas en materia de tránsito.
 - 4.3. MARCO JURÍDICO.
 - 4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.
 - 4.3.2. Código Orgánico Integral Penal.
 - 4.3.3. Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
 - 4.3.4. Resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito.
 - Control Operativo de Tránsito en el cantón Loja, provincia de Loja.
 - 4.4. DERECHO COMPARADO.
 - 4.4.1. Chile:
 - 4.4.2. Argentina:
 - 4.4.3. España:
 - 5. MATERIALES Y MÉTODOS.
 - 5.1. Materiales.
 - 5.2. Métodos.
 - 5.3. Procedimientos y Técnicas.
 - 6. RESULTADOS.
 - 6.1. Análisis e interpretación de los resultados de las encuestas.
 - 6.2. Análisis e interpretación de los resultados de las entrevistas.
 - 7. DISCUSIÓN.
 - 7.1. Verificación de objetivos.
 - 7.2. Contrastación de hipótesis.
 - 7.3. Fundamentación jurídica para la Propuesta de Reforma Legal.
 - 8. CONCLUSIONES.
 - 9. RECOMENDACIONES.
 - 9.1 Propuesta de Reforma Legal.
 - 10. BIBLIOGRAFÍA.
 - 11. ANEXOS.
- PROYECTO DE TESIS.
ÍNDICE

1. TITULO.

“NECESIDAD DE ENDURECER LAS SANCIONES PARA LAS PERSONAS QUE CONDUCEN VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, REFÓRMESE EL ARTÍCULO 383 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL”.

2. RESUMEN.

El Código Orgánico Integral Penal, en el Título I, que se refiere a La Infracción Penal en General, específicamente en su artículo 18 señala: “Infracción Penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”.

El art. 19 del mismo cuerpo legal, señala: “Clasificación de las infracciones.- las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones”.

Delito, es: “La Acción que va en contra de lo establecido por la ley y que es castigada por ella con una pena grave”¹.

El tratadista Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, señala que: “contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión de la ley”².

Así mismo, Manuel Sánchez Zuraty, en su Diccionario Básico de Derecho, señala que: “contravención es el acto contrario a una norma jurídica o mandato”³.

Como podemos darnos cuenta, la diferencia entre delito y contravención, se basa en la gravedad del hecho.

Finalmente el Art. 371 del citado cuerpo legal, señala: Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

De todo lo citado, podemos convenir en que la terminología “contravención” se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido; y, que su castigo o sanción es más leve que cuando se

¹ Recuperado de:
https://www.google.com.ec/?gfe_rd=cr&ei=UqVJV9L6KfKw8wfe0K6wCw&gws_rd=ssl#q=que+es+delito.

² CABANELLAS, Guillermo, Tomo IV, Onceava Edición, Editorial Heliasta SRL, Buenos Aires 1979, Pág. 108.

³ Sánchez Zuraty, Manuel, Diccionario Básico de Derecho, Tomo I, Editorial Tapa Dura, Buenos Aires 2011, Pág. 108.

comete un delito, y que por lo general no suele ser la privación de la libertad si no sanciones pecuniarias, trabajo comunitario o la pérdida de ciertos derechos relacionados con la actividad que se llevaba a cabo al momento de realizar la contravención tales como la pérdida de puntos o suspensión de la licencia de conducir, entre otras.

Sin embargo, creo conveniente que se establezca una sanción más drástica al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal que señala: “La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción”⁴.

Como se puede observar, la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas, a mi parecer es muy leve, por cuanto puede ocasionar un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, infringiendo así un deber objetivo de cuidado, por lo que al endurecer la sanción se estaría evitando la imprudencia de muchos conductores de manejar vehículos con llantas lisas, evitando tanto daños materiales, lesiones o inclusive la muerte de una o varias personas, lo que significaría que ya no se estaría cometiendo una contravención sino un delito.

⁴ Código Orgánico Integral Penal. Art. 383.

2.1. Abstract.

The Integral Criminal Code, in Title I, which refers to General Criminal Infringement, specifically in its article 18 states: "Criminal Infringement .- It is the typical behavior, unlawful and guilty whose sanction is provided for in this Code"

The art. 19 of the same legal body, states: "Classification of infractions.- infractions are classified as crimes and contraventions".

Crime, is: "Action that goes against what is established by law and is punished by it with a serious penalty."

The tratadista Guillermo Cabanellas, in his Legal Dictionary Elemental, states that: "contravention is the fault that is committed by not complying with what is ordered. Transgression of the law. "

Also, Manuel Sánchez Zuraty, in his Basic Law Dictionary, states that: "contravention is the act contrary to a legal norm or mandate."

As we can realize, the difference between crime and contravention, is based on the seriousness of the fact.

Finally, Article 371 of the aforementioned legal body, states: Traffic violations.- Traffic violations are acts or omissions committed in the field of transportation and road safety.

From all of the above, we can agree that the terminology "contravention" is used to designate those acts that go against the laws or what is legally established; And that its punishment or punishment is lighter than when a crime is committed, and that usually it is not usually the deprivation of liberty if not pecuniary sanctions, community work or the loss of certain rights related to the activity that was carried Out at the time of the contravention such as loss of points or suspension of the driver's license, among others.

However, I think it is appropriate to establish a more drastic sanction to Article 383 of the Comprehensive Criminal Organic Code that states: "The person who

drives a vehicle whose tires are flat or in poor condition, will be punished with imprisonment of five To fifteen days and reduction of five points in the driver's license.

In case of public transport, the penalty will be twice that provided for in the previous section.

In addition, the vehicle will be retained until the cause of the violation is exceeded. "As you can see, the penalty for driving a vehicle with smooth tires, in my opinion is very slight, because it can cause a traffic accident that results in the death of one or more people, thus infringing an objective duty of care, for Which, by hardening the penalty, would be avoiding the recklessness of many drivers of handling vehicles with smooth tires, avoiding both material damages, injuries or even the death of one or more persons, which would mean that a contravention would no longer be committed but a crime.

3. INTRODUCCIÓN

La presente tesis intitulada: **“NECESIDAD DE ENDURECER LAS SANCIONES PARA LAS PERSONAS QUE CONDUCEN VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, REFÓRMESE EL ARTÍCULO 383 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL”**, se encuentra instituida de la siguiente manera:

Marco Conceptual: En el que se recogen concepciones, nociones y definiciones de palabras utilizadas en el desarrollo de la presente Tesis de Grado como: persona, conductor, pasajero, vehículo motorizado, delito, contravención, muerte, estos han sido recogidos de renombrados diccionarios, enciclopedias, de autores nacionales y extranjeros.

Marco Doctrinario: Durante su desarrollo, se ha recopilado doctrina referente a los antecedentes de tránsito, privación de la libertad, derecho a la seguridad jurídica, vulneración y finalmente derechos fundamentales, de libros, revistas, periódicos de renombrados especialistas del derecho.

Dentro del Marco Jurídico se analizado la Legislación Ecuatoriana, como la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal y el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En cuanto a los métodos aplicados durante el desarrollo de la investigación se han utilizado: El Método Científico-Bibliográfico, Método Analítico, Método Descriptivo, El Método Inductivo y Deductivo.

Entre las técnicas se han utilizado la encuesta y la entrevista. Para la aplicación de la encuesta se ha tomado una muestra de una población o universo de 30 Abogados en libre ejercicio profesional.

Dentro de la Verificación de Objetivos, se ha evidenciado que los objetivos tanto el general como los específicos se hayan cumplido.

La Hipótesis ha sido ratificada positivamente dentro del Marco Conceptual, Marco Doctrinario, Marco Jurídico y por medio de la investigación de campo realizada.

La Fundamentación Jurídica para la propuesta de reforma ha sido realizada en base a fundamentos constitucionales, legales y en base a contenidos doctrinarios y de la postulante.

La Propuesta de Reforma Jurídica ha sido establecida con el afán de proteger y tutelar los derechos de las personas.

4. REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

4.1.1. Persona.

“Todos los individuos de la especie humana, cualquiera que sea su edad, sexo o condición”⁵.

“La persona es un ser de necesidades múltiples e interdependientes, por ello las necesidades humanas deben entenderse como un sistema en que las mismas se interrelacionan e interactúan y se satisfacen en tres contextos, en relación con uno mismo, en relación con el grupo social y en relación con el medio ambiente”⁶.

“Un ser de existencia legal susceptible de derechos y obligaciones o de ser término subjetivo en relaciones jurídicas. Constituye, pues, otro eslabón en la serie extensa de la sinonimia utilizada por los autores para designar a las personas jurídicas. Ente que, no siendo el hombre o persona natural es susceptible de adquirir derechos y contraer obligaciones. A esta noción más bien negativa, o meramente diferenciadora de la otra especie de sujetos del Derecho, de los individuos humanos, cabe agregar la nota activa de integrar siempre la persona jurídica un grupo social con cierta coherencia y finalidad, con estatuto jurídico peculiar NATURAL.

⁵ OSSORIO, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina, 2007.

⁶ HUENCHUAN Sandra, “La familia en su Relación con la Sociedad”, Editorial Grijalva, Quito-Ecuador, 2002.

El hombre en cuanto sujeto del Derecho, con capacidad para adquirir y ejercer derechos, para contraer y cumplir obligaciones, y responder de sus actos dañosos o delictivos”⁷.

“En el mundo romano se utilizaba para nombrar a los ciudadanos libres plenos de derechos”⁸.

“La persona es lo más individual, lo más propio que es cada hombre, lo más incomunicable, o lo menos común, lo más singular”⁹.

En base a lo descrito, podemos acotar que el término persona o individuo hace referencia a un ser con poder de raciocinio que posee dominio sobre sí mismo, que cuenta con su propia identidad y por ello se encuentra en capacidad de adquirir derechos, así como de cumplir con sus obligaciones.

4.1.2. Conductor.

“Conductor.- Que conduce. Il m y f 2 Pers. Que conduce”¹⁰.

“Que conduce”¹¹.

“El conductor o chofer, persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a personas”¹².

⁷ Recuperado de: [scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres#scribd](https://www.scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres#scribd)

⁸ Recuperado de: <http://ethosyalante.blogspot.com/2010/05/el-concepto-de-persona.html>

⁹ Recuperado de: http://www.mercaba.org/Filosofia/AQUINO/24_la_persona.htm

¹⁰ SECO OLIMPIA, Gabino. DICCIONARIO DEL ESPAÑOL ACTUAL. Santillana Ediciones Generales, S.L. (2008). Volumen I. Pág. 1177.

¹¹ DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. (1982). Ediciones OCÉANO S.A. Barcelona-España.

¹² Recuperado de: <https://es.wikipedia.org/wiki/Conductor>.

“Podemos definir al conductor como la persona que guía un vehículo, cualesquiera sean las características técnicas de éste.

Legalmente, el conductor es la persona capacitada para guiar un vehículo, que ha reunido los requisitos exigidos, cumplido los exámenes teórico - prácticos de idoneidad y obtenido, en consecuencia, la licencia habilitante que otorga la autoridad competente”.¹³

De acuerdo a lo citado, conductor es la persona que reuniendo los requisitos legales y necesarios, se encuentra capacitado para manejar el mecanismo de dirección, llevando el mando del vehículo y es él quien teniendo a su disposición los controles, puede ajustar a su voluntad las maniobras para una conducción adecuada respetando las normas.

4.1.3. Pasajero.

“Pasajero.– Persona que viaja en un vehículo sin conducirlo o sin formar parte de la tripulación”¹⁴.

“De carácter transitorio. // 2. Efímero, breve. // 3. Viajero. // 3. Huésped de un hotel. // 5. Persona que es transportada por algún medio. // 6. Transitado, concurrido. // 7. Toda persona que no forma parte de la tripulación. // 8. Portado de un billete de viaje”¹⁵.

¹³ Recuperado de:

<http://www.oni.escuelas.edu.ar/olimpi99/interolimpicos/transito/espaniol/conducto.htm>.

¹⁴ SECO OLIMPIA, Gabino. DICCIONARIO DEL ESPAÑOL ACTUAL. Santillana Ediciones Generales, S.L. (2008). Volumen II. Pág. 3412.

¹⁵ DICCIONARIO HISPANOAMERICANO DE DERECHO. Grupo Latino Editores. Bogotá. (2008). Tomo II. Pág. 1670.

“Se dice de la persona que viaja en un vehículo, especialmente en avión, barco, tren, etc., sin pertenecer a la tripulación”.¹⁶

Analizando lo mencionado, se puede señalar que pasajero es el individuo que indistintamente de su sexo y edad utiliza un medio de transporte y se traslada en él, sin ser el conductor, independientemente de si se trata de un medio servicio público o privado.

4.1.4. Vehículo Motorizado.

“Cualquier vehículo que se impulsa por sí mismo, incluyendo una combinación de vehículo motorizado, que no anda sobre rieles ni vías estacionarias, excluyendo a los vehículos movidos exclusivamente por la fuerza humana, sillas de ruedas motorizadas, y bicicletas motorizadas tal como se definen en la sección 316.003 de los Estatutos de la Florida”¹⁷.

“El vehículo es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro de personas o cosas”¹⁸.

“Aquel medio de desplazamiento terrestre, con propulsión propia, que se encuentra por su naturaleza destinado al transporte o traslado de personas o cosas y sujeto a la obligación de obtener permiso de circulación para transitar. Los remolques, acoplados, casa rodante, u otros similares, que carezcan de propulsión pero que circulen por vías públicas, también se considerarán como vehículos motorizados, debiendo contar con el seguro obligatorio de igual forma que el vehículo que los impele”¹⁹.

¹⁶ DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. (1982). Ediciones OCÉANO S.A. Barcelona-España.

¹⁷ Recuperado de: <https://www.lowestpricetrafficschool.com/handbooks/driver/sp/2/1>

¹⁸ <http://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo>

¹⁹ Recuperado de: <http://chile.leyderecho.org/vehiculos-motorizados/>

“Los vehículos automotores incluyen todas las fuentes móviles motorizadas con autorización para circular como aeronaves, locomotoras, embarcaciones marítimas comerciales el etc.”²⁰.

De lo citado, se puede decir que vehículo motorizado es el medio impulsado por sí mismo, que tiene como finalidad transportar personas o bienes de un lugar a otro.

4.1.5. Delito.

“Delito es una acción típica, antijurídica, culpable, cubierta, con una sanción penal adecuada a la culpabilidad, y que llena las condiciones legales de punibilidad”²¹.

“La acción, y según algunos también la omisión, en que concurre culpa (imprudencia o negligencia) y que está penada por la ley. El autor, aun obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otros”²².

“Culpa, crimen, quebrantamiento de la ley. *Acción y omisión voluntaria, castigada por la ley con pena grave”.²³

“El delito es la acción, típica, antijurídica y culpable”²⁴.

²⁰ Recuperado de: <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones/libros/458/vehiculos.pdf>

²¹ DICCIONARIO HISPANOAMERICANO DE DERECHO. Grupo Latino Editores. Bogotá. (2008). Tomo I. Pág. 522.

²² CABANELLAS DE LA TORRE, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Pág. 116.

²³ DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. (1982). Ediciones OCEANO S.A. Barcelona-España.

²⁴ Ackerman, Ferrer, Piña, Rosatti. DICCIONARIO JURÍDICO. Editorial Rubinzal-Culzoni. (2012). Santa Fe. Tomo I. Pág. 396.

“Dentro del quehacer del proceso penal y obviamente del derecho penal, la Teoría del delito representa uno de los instrumentos más importantes para establecer la responsabilidad penal de una persona procesada por la supuesta comisión de un hecho delictivo”²⁵.

“La Acción que va en contra de lo establecido por la ley y que es castigada por ella con una pena grave”²⁶.

Basándonos en lo señalado, se puede concluir que el delito implica un comportamiento sea este voluntario o imprudencial, el mismo que resulta contrario a lo estipulado por la ley, por lo tanto radica en una violación a las normas vigentes, dicha acción derivará indefectiblemente en una sanción.

4.1.6. Contravención.

El tratadista Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, señala que: “Contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión de la ley”²⁷.

“Contravenir una orden o un precepto contenido en una norma jurídica.

Según el Derecho Penal, la contravención constituye un hecho punible, que bien se siga la teoría tripartita de la clasificación de las infracciones por su gravedad (en crímenes, delitos y contravenciones) o la bipartita (delitos y contravenciones) ocupa el lugar de menor gravedad, por lo que la contravención está castigada

²⁵ GONZÁLEZ CASTRO, José, La Teoría del delito: Programa de formación inicial de la Defensa Pública de Costa Rica. Costa Rica 2008.

²⁶ Recuperado de:
https://www.google.com.ec/?gfe_rd=cr&ei=UqVJV9L6KfKw8wfe0K6wCw&gws_rd=ssl#q=que+e+s+delito.

²⁷ CABANELLAS, Guillermo, Tomo IV, Onceava Edición, Editorial Heliasta SRL, Buenos Aires 1979, Pág. 108.

con penas leves, distinguiéndose también por la menor importancia de sus resultados”²⁸.

Así mismo, Manuel Sánchez Zuraty, señala que: “contravención es el acto contrario a una norma jurídica o mandato”²⁹.

Como podemos darnos cuenta, la diferencia entre delito y contravención, se basa en la gravedad del hecho.

De todo lo citado, podemos darnos cuenta que la terminología “Contravención” se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido; y, que su castigo o sanción es más leve que cuando se comete un delito, y que por lo general no suele ser la privación de la libertad si no sanciones pecuniarias o trabajo comunitario o de pérdida de ciertos derechos relacionados con la actividad que se llevaba a cabo al momento de realizar la contravención como pérdida de puntos o suspensión de la licencia de conducir, entre otras.

4.1.7. Endurecer y Severizar.

A efecto de comprender los objetivos propios de la presente investigación jurídica, es menester analizar los presupuestos necesarios para la generación de la misma. En tal virtud, enfatizamos los términos fundamentales usados para lograr la consecución de la propuesta que se materializará al final del presente trabajo: endurecer y severizar.

²⁸ ENCICLOPEDIA SALVAT PARA TODOS, Tomo VI, Pág. 121.

²⁹ SÁNCHEZ ZURATY, Manuel, Diccionario Básico de Derecho, Tomo I, Editorial Tapa Dura, Buenos Aires 2011, Pág. 108.

En primer lugar, resulta adecuado conceptualizar el término endurecer. “La primera definición de endurecer en el diccionario de la real academia de la lengua española es poner duro algo. Otro significado de endurecer en el diccionario es robustecer el cuerpo o el espíritu, hacerlos más aptos para el esfuerzo. Endurecer es también hacer a alguien áspero, severo, exigente”³⁰.

Endurecer se refiere a alterar la naturaleza básica en un determinado elemento o entidad, en un sentido creciente de dureza y rigurosidad. En el presente caso, tiene que ver con la transformación de la naturaleza jurídica de una infracción penal, acrecentando su objetivo natural que es la sanción a la conducta punitiva.

La sanción principalmente privativa de libertad se ampliará, por lo que, se traduce como un endurecimiento, en función del principio lógico y básico de aumento de la consecuencia de una determinada acción u omisión.

Por su parte, severizar se conceptualiza como “hacer más estricto, estricta una norma o más severo el castigo por no cumplirla. Hacer más austero, riguroso o sobrio”³¹.

Como podemos darnos cuenta, el término severizar se puede entender como un sinónimo de endurecer, en el ámbito de la finalidad que persiguen y de acuerdo a la temática propuesta. Endurecer y severizar tienden a acrecentar la sanción establecida en la Ley penal, como un efecto posterior y con las formalidades preestablecidas.

³⁰ Recuperado de: <http://lexicoon.org/es/endurecer>

³¹ Recuperado de: <http://gramaticalia.com/definicion/severizar>

4.1.8. Neumáticos.

El neumático “es una pieza fabricada con un compuesto basado en el caucho que se coloca en la rueda de un vehículo para conferirle adherencia, estabilidad y confort. Constituye el único punto de contacto del vehículo con el suelo y, por tanto, del neumático depende en buena medida el comportamiento dinámico del vehículo: es decir, cómo se mueve el vehículo sobre el terreno”³².

Los neumáticos son extremadamente importantes, ya que son el único contacto entre el conductor y la carretera. Por eso es importante que se encuentren siempre en perfecto estado.

Unos buenos neumáticos son, ante todo, la garantía para un viaje seguro y confortable. Un neumático de calidad inferior reducirá el rendimiento del vehículo, al aumentar la distancia de frenado y el riesgo de derrape.

Los neumáticos desgastados aumentan con seguridad los riesgos de producir accidentes de tránsito. Es por ello la importancia de prevenir esta lamentable realidad mediante disposiciones legales adecuadas que precautelen los derechos fundamentales de las personas, entre ellos el derecho a la vida.

4.1.9. Penas y sanciones.

La pena es “una privación o restricción de bienes jurídicos establecida por la Ley e impuesta por el órgano jurisdiccional competente al que ha cometido un delito”³³.

³² Recuperado de: <http://www.circulaseguro.com/que-es-el-neumatico/>

³³ VON LISZT, Franz. *Tratado de derecho penal*. Valletta Ediciones SRL, 2007. Pág. 93.

Las penas y sanciones tienen un análogo significado en razón de sus efectos, puesto que su finalidad tiende a castigar el cometimiento de una acción u omisión prevista previamente en la ley como infracción de carácter punible. El castigo tiene que ver con la restricción de otros derechos del infractor, en especial el de libertad. La ley penal tiene como característica la privación de la libertad en un rango proporcional a la falta cometida.

En este sentido, se puede decir que la pena es la facultad que tiene el Estado para intentar evitar las conductas delictivas. La pena también puede considerarse como una sanción que produce la pérdida o restricción de derechos personales, contemplada en la ley e impuesta por el órgano jurisdiccional, mediante un proceso, al individuo responsable de la comisión de un delito.

En el presente caso, las penas y sanciones restringen el derecho a la libertad por la falta cometida en contra de la Ley penal.

4.1.10. Accidentes de Tránsito.

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”³⁴.

Se refiere a los incidentes que sufren los vehículos sobre las vías públicas de circulación de automotores. Estos sucesos generan efectos lamentables en las

³⁴ Recuperado de: <https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>

personas ocupantes de los vehículos y de terceros, en especial aquellos de los que resultan pérdidas de vidas humanas.

Los accidentes de tránsito son muy comunes en nuestros días, por ello existen órganos de control, investigación y sanción por parte del estado. Sin embargo, las estadísticas no varían de acuerdo a las noticias cotidianas.

Los factores más influyentes consisten en la imprudencia de los conductores. En este campo podemos citar, acertadamente, que una de las causas es circular con llantas en mal estado lo cual provoca generalmente el descarrilamiento del vehículo provocando graves accidentes de tránsito.

4.1.11. Muertes.

“En sentido general, es la terminación de la existencia de algo. Referido a la vida humana, la muerte puede ser un suceso claramente establecido a partir de la evaluación de sus funciones vitales; o puede declararse a causa de desaparición del sujeto durante un largo período de tiempo”³⁵.

“Cesación de la vida”³⁶.

“Es la cesación o término de la vida; es decir, con la muerte concluye la existencia de las personas físicas”³⁷.

³⁵ DICCIONARIO HISPANOAMERICANO DE DERECHO. Grupo Latino Editores. Bogotá. (2008). Tomo II. Pág. 1459.

³⁶ DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. (1982). Ediciones OCEANO S.A. Barcelona-España.

³⁷ Ackerman, Ferrer, Piña, Rosatti. DICCIONARIO JURÍDICO. Editorial Rubinzal-Culzoni. (2012). Santa Fe. Tomo II. Pág. 159.

Analizando lo presente, desde un punto de vista genérico, la muerte es la finalización de las actividades vitales de un organismo.

4.1.12. Parque automotor.

A pesar de que no existe una definición técnica de parque automotor, se puede entender que está constituido por todos los vehículos que circulan por las vías de la ciudad, entre los que encontramos automóviles particulares, vehículos de transporte público y vehículos de transporte de carga. Su incidencia ambiental está representada en la contribución de contaminantes por tipo de combustible y la circularidad vehicular.

En general, parque automotor representa la cantidad de vehículos que circulan diariamente en las vías.

4.1.13. Tráfico.

Tráfico comprende un término desmesuradamente general, por ello, debemos adecuar el término a la temática de estudio.

En primer lugar, tráfico deriva del tránsito vehicular que se traduce como un derecho de las personas a la movilización de un lugar a otro determinado, usando mecanismos automovilísticos.

El tráfico, por su parte es el “tránsito de vehículos en áreas urbanas, donde siempre es abundante y, en algunos casos, pareciera hasta interminable”³⁸.

³⁸ Recuperado de:
<https://edukavital.blogspot.com/2013/01/conceptos-y-definicion-de-traffic.html>

El tráfico vehicular generalmente tiene una connotación negativa que refiere aglomeraciones de vehículos, incluso paralizaciones por la congestión de los mismos. Para nuestro tema de estudio, limitaremos nuestro análisis a la circulación vehicular.

4.1.14. Responsabilidad Vial.

La responsabilidad vial se puede entender como el conjunto de acciones afirmativas y mecanismos previsibles que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos y normas de conducta, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

Respecto del tema que nos ocupa, tiene que ver con el deber objetivo de los propietarios de vehículos de procurar un adecuado acondicionamiento técnico de los mismos, aquello comprende el mantenimiento de las partes del vehículo en perfecto estado.

4.1.15. Imprudencia, Impericia.

Imprudencia es la “falta de precaución que implica omitir la diligencia requerida. Se trata de un olvido de la previsión aconsejable para realizar algún hecho que la prudencia popular recomendaría. Estos hechos imprudentes constituirían un delito si mediara mala intención, pero en realidad son productos del descuido”³⁹.

Impericia es la “falta de habilidad o de preparación para resolver una situación o efectuar una tarea. En relación a una profesión u oficio, impericia es la falta de conocimiento, entrenamiento o práctica que exige su arte. Junto a la negligencia

³⁹ Recuperado de: <http://quesignificado.com/imprudencia/>

y a la imprudencia, la impericia es una de las formas jurídicas de la culpa a los efectos de establecer responsabilidad legal⁴⁰.

Se debe aclarar que estos términos eran usados y se encontraban determinados en el Código Penal ecuatoriano derogado por el Código Orgánico Integral Penal; sin embargo, en este último cuerpo normativo no se encuentran establecidos.

La imprudencia, impericia y negligencia son factores que configuran la culpa en el cometimiento de la infracción. Debemos diferenciar brevemente la culpa del dolo, en este último predomina la intención de causar el efecto; no obstante, en la culpa no existe dicha condición. Es por ello que, históricamente se ha defendido la tesis de que los delitos y contravenciones de tránsito son culposos por la simple naturaleza jurídica de los mismos.

El Código Orgánico Integral Penal, instituye los factores determinados como el deber de cuidado. Este deber jurídico manifiesta la precaución que deben tener los actores a efecto de evitar un hecho punible, en este caso un accidente de tránsito.

4.1.16. Negligencia.

La negligencia es la “falta de cuidado o el descuido. Una conducta negligente, por lo general, implica un riesgo para uno mismo o para terceros y se produce por la omisión del cálculo de las consecuencias previsibles y posibles de la propia acción”⁴¹.

En referencia a lo anterior, se puede decir que una conducta negligente es la que muchas personas realizan a diario sin tener en cuenta las consecuencias que

⁴⁰ Recuperado de: <http://quesignificado.com/impericia/>

⁴¹ Recuperado de: <http://definicion.de/negligencia/>

pueden ocurrir, un individuo que hable por teléfono mientras conduce puede desconcentrarse y ocasionar un fuerte accidente de tránsito.

Con respecto a este término, se debe de aclarar el significado de impericia e imprudencia. La impericia es la falta de experiencia o de práctica en el cumplimiento de una obligación, o insuficiencia de conocimiento o técnica en la realización de una actividad, por su parte, la imprudencia es una diligencia que consiste en hacer más de lo que debería originando peligro o daño a terceras personas, por último, la negligencia es la omisión o el descuido en el quehacer diario o en el ejercicio de una profesión.

La palabra negligencia se puede usar como sinónimo de: abandono, apatía, dejadez, pereza, entre otros. Algunos antónimos de la palabra negligencia son: cuidado, diligencia, atención, previsión, etcétera.

4.1.17. Partes Policiales.

El parte policial es un “escrito donde una autoridad de la policía detalla un procedimiento, un hecho o algún tipo de acontecimiento vinculado a un posible acto punible. El acta policial supone el punto de partida para el desarrollo de una investigación, ya que informa cómo, cuándo y dónde sucedió el acontecimiento y de qué manera intervino el personal de la fuerza de seguridad”⁴².

Denominamos parte policial al documento informativo que elabora el agente encargado en el cometimiento de una presunta infracción penal. En caso que nos ocupa, los partes informativos son elaborados por el Agente Civil de Tránsito que haya tomado procedimiento en el lugar de los hechos, esto en las circunscripciones territoriales en las que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales hayan asumido las competencias de tránsito de

⁴² Recuperado de: <http://definicion.de/acta-policial/>

conformidad con la Constitución y la Ley; en las restantes, asumen esa competitividad los agentes de la policía nacional.

Los partes policiales se ingresan en la Fiscalía General del Estado con sede en las diferentes ciudades, a fin de realizar las investigaciones pertinentes y llevar adelante el proceso penal en caso de existir responsabilidades.

Estos documentos son muy importantes para conocer las circunstancias de los hechos, esto aportará al Agente Fiscal una mayor objetividad para realizar o no una imputación penal.

4.1.18. Proceso Legal.

El proceso legal consiste en el camino a seguir para sancionar las conductas punibles y se encuentra enmarcado en la Ley.

En el caso de las infracciones penales de tránsito se sujeta a las normas establecidas en el Código Orgánico Integral Penal. De tal manera, una vez que el Agente Civil de Tránsito tiene conocimiento de la posible infracción, se traslada hacia el lugar de los hechos a fin de elaborar el parte informativo que pondrá en conocimiento de la Fiscalía a fin de que se realicen las diligencias necesarias para lograr el esclarecimiento de los hechos.

Una vez ingresado el parte en la Fiscalía, el agente respectivo determinará la naturaleza jurídica de la infracción a fin de brindarle el trámite legal correspondiente; para ello, se debe considerar los efectos de la infracción tales como las lesiones y daños materiales, como resultado arrojado por la infracción en caso de accidentes de tránsito.

Una vez determinado si se trata de un delito o contravención de tránsito, se establece la competencia. Debemos recordar que para las contravenciones de tránsito se contempla el procedimiento expedito, y para los delitos, el procedimiento penal ordinario, previsto en el Código Orgánico Integral Penal.

4.1.19. Resoluciones – Sentencias.

Una resolución judicial, es un “dictamen que emite un tribunal para ordenar el cumplimiento de una medida o para resolver una petición de alguna de las partes intervinientes en un litigio. En el marco de un proceso judicial, una resolución puede funcionar como una acción de desarrollo, una orden o una conclusión”⁴³.

El término sentencia es utilizado para hacer referencia al “fallo dictado por un tribunal o un juez y a la declaración que deriva de un proceso judicial. En este sentido, una sentencia es una resolución de carácter jurídico que permite dar por finalizado una contienda”⁴⁴.

Podemos entender brevemente que una resolución en materia penal es la que emana de la autoridad competente, en este caso es el Juez de la Unidad Judicial Penal correspondiente; por ejemplo, cuando se emite la resolución de archivar el proceso por falta de elementos de convicción que permitan determinar la materialidad de infracción y la participación del sospechoso. La resolución tiene carácter concluyente, sin embargo, se puede decir que una resolución no puede causar los mismos efectos que la sentencia.

Por su parte, la sentencia es la decisión de la autoridad judicial que pone fin al conflicto y, por lo tanto, causa ejecutoria en los términos previstos en la Ley. La sentencia en materia de infracciones penales las dicta el Tribunal de Garantías

⁴³ Recuperado de: <http://definicion.de/resolucion-judicial/>

⁴⁴ Recuperado de: <http://definicion.de/sentencia/>

Penales de la circunscripción territorial competente; sin embargo, en contravenciones de tránsito, por la naturaleza del procedimiento quien dicta la sentencia es el Juez de la Unidad Judicial Penal respectiva. De la sentencia dictada en los diferentes procedimientos, cabe la interposición de los recursos que la Ley ha previsto para cada caso. Los recursos tienen por finalidad suspender la ejecución de la sentencia dictada en el procedimiento, a fin de que la autoridad judicial superior o de alzada se pronuncie al respecto ratificando o sustituyendo la sentencia de primer nivel. El recurso que comúnmente se propone, es el recurso de apelación que se interpone ante la autoridad inmediata superior; en este caso, es la sala competente en materia de penal de la corte provincial de justicia de la jurisdicción correspondiente. Del pronunciamiento de esta sala, se puede interponer recurso de casación, el que se tramitará ante una de las salas de la Corte Nacional de Justicia.

Cada una de estas sentencias, tienen el término perentorio de ejecutoria de tres días, después de lo cual no cabe recurso de impugnación alguno, a excepción de la acción extraordinaria de protección que se propone ante la Corte Constitucional; sin embargo, este recurso judicial es de carácter extraordinario y tiene por finalidad subsanar aquellos errores en los que se hayan vulnerado derechos fundamentales que violenten el debido proceso y provoquen indefensión en las partes.

Las sentencias, entonces, tienen por finalidad la terminación del proceso judicial y constituyen la decisión que el juzgador haya tomado en base a las pruebas aportadas en el juicio y con especial observancia de las reglas del debido proceso. La sentencia judicial, por lo tanto, le da la razón o admite el derecho de alguna de las partes en litigio. En materia de tránsito, este fallo determina el castigo o la absolución de la persona bajo acusación. Esto quiere decir que, si la sentencia es una condena, estipula la pena que le corresponde de acuerdo al delito o contravención en cuestión.

4.2. MARCO DOCTRINARIO.

4.2.1. Antecedentes de Tránsito.

"Los vocablos tráfico y tránsito, en algunos contextos, tienen el mismo significado. Se dice, por ejemplo, "Dirección de Tránsito" y "hay mucho tráfico", aludiendo, en ambos casos, a la circulación de vehículos"⁴⁵.

Con esto coincide el DRAE, pues la segunda acepción de tráfico es 'circulación de vehículos por calles, caminos, etc.', y también la segunda de tránsito es 'actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, carretera, etc.' De acuerdo con la definición transcrita, podría pensarse que tráfico no debería emplearse para 'circulación de personas'; sin embargo, en su tercera acepción se anota que significa también 'por extensión, movimiento o tránsito de personas, mercancías, etcétera'.

Creo que la voz tránsito tiene, por una parte, mayor antigüedad en la lengua española que tráfico y, por otra, una evidente etimología latina. Se da cuenta de ella desde hace muchas décadas en el DRAE; procede del sustantivo latino transitus. Por su parte, tráfico, con el sentido de 'circulación de vehículos', es de más reciente incorporación en la lengua española: en la decimoquinta edición (1925) se anota sólo la acepción 'acción de traficar', y el significado principal de traficar en ese diccionario es el de 'comerciar, negociar', aunque también se le asigna el segundo de 'trafagar' ('andar o errar por varios países, correr mundo'), más próximo semánticamente a transitar. Por lo que respecta a su origen, tráfico procede, según el DRAE, del italiano (trafico).

⁴⁵ Recuperado de:
<https://www.fondodeculturaeconomica.com/obras/suma/r3/buscar.asp?idVocabulum=99&starts=T&word=tr%E1fico%20/%20tr%E1nsito>

Conviene tener en cuenta que la primera y más importante acepción de tránsito es precisamente la de 'acción de transitar' ('ir o pasar de un punto a otro por vías o parajes públicos'). El primer significado de tráfico es otro: 'acción de traficar' ('comerciar, negociar con el dinero y las mercancías'). En otras palabras, sólo hay equivalencia entre la primera y principal acepción de tránsito y una secundaria de tráfico.

Finalmente, el sustantivo español tránsito produjo un verbo derivado, transitar, que conserva el mismo sentido. Existen en español, también, tráfico y traficar. Sin embargo, en este caso, traficar no procede de tráfico, sino que tiene su origen en el verbo italiano trafficare. Tanto tráfico cuanto traficar son italianismos.

Transitar, por lo contrario, es un derivado español del vocablo, español también, tránsito, que procede del latín. Los múltiples derivados de tránsito y transitar (transitable, transitividad, transitoriamente, transitoriedad, transitorio...) tienen todos que ver con la idea de 'paso, movimiento'. Las pocas voces relacionadas con tráfico (traficar y traficación) no tienen en común la idea de movimiento sino la de comercio, negociación"⁴⁶.

Según lo referido, podemos acotar que un accidente de tránsito, accidente vial o accidente automovilístico consiste en el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a

⁴⁶ Recuperado de:
<https://www.fondodeculturaeconomica.com/obras/suma/r3/buscar.asp?idVocabulum=99&starts=T&word=tr%E1fico%20/%20tr%E1nsito>

cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito.

4.2.2. Antecedentes de la evolución normativa en el Ecuador en materia de tránsito.

En el Ecuador, hace muchos años los juzgamientos por infracciones de tránsito eran conocidas y juzgadas por las Comisarias de Tránsito y estaban reguladas en un capítulo muy reducido del derogado Código Penal.

Con el desarrollo y construcción de varias carreteras y la unión de casi todo el país, se vio la necesidad de abandonar el sistema penal común, y adoptar un sistema de tránsito que se acople a las diferentes circunstancias que pueden generarse en la comisión de un delito en materia de tránsito que son muy diversas al tema Penal común y se reúnan una serie de condiciones especiales como; la falla técnica de un motorizado, la impericia, negligencia de un chofer, situaciones climáticas y atmosféricas, estado de las vías, etc.

El Dr. Walter Guerrero Vivanco al referirse al tema considera que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; en dicho cuerpo legal sustentaron la creación de los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”⁴⁷, luego la Ley de Tránsito ha ido evolucionando con el paso del tiempo, hasta llegar a La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que fue la norma con primacía para el sector transportista, la misma que entró en vigencia el 2 de agosto de 1996.

⁴⁷ GUERRERO VIVANCO, Walter. Los sistemas procesales penales. *Editorial Pudelpco, Quito*, 2001. Pág. 143.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre fue un conjunto de normas y reglamentos que reguló casi todos los medios de circulación, el tránsito y el transporte terrestre en los que estaban; vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, la circulación peatonal y la conducción de semovientes. Así podíamos encontrar en su artículo 1, el objetivo y ámbito de aplicación de estas normas donde se habla explícitamente de controlar y prevenir los accidentes de tránsito, se aborda el tema de la contaminación brindando ciertos parámetros y aspectos para juzgar las infracciones de tránsito.

Esta ley estaba compuesta por una normativa moderna, aplicable a la época de la vigencia y que en si su estructura cubría casi todos los aspectos necesarios a la época, contenía tres libros en donde:

El primero que contaban todos los organismos, autoridades, escuelas para la capacitación de conductores profesionales y no profesionales, a la educación obligatoria en escuelas y colegios para formar cultura en tránsito, requisitos para adquirir la licencia de conducir y además formas de prevención de la contaminación y el ruido;

El libro segundo contenía las infracciones de tránsito y con sus respectivas penas; y,

El libro tercero con norma para la jurisdicción de los juicios de tránsito y con el procedimiento para ellos.

Es así que se puede ver que existieron ya cambios significativos en el tema de tránsito, ya que se creaban procedimientos especiales, que tenían una norma especial, la misma que contenía ya multas y prisión por el incumplimiento de la norma, se tomaban ya en cuenta asuntos como la contaminación, formas de los accidentes, se detallaban más contravenciones.

La Ley de Tránsito Transporte Terrestre estuvo vigente doce años la misma que con el cambio de gobierno del Ecuador, se cambió esta Ley convirtiéndose en Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, emitido por la Asamblea Constituyente dando un cambio radical a esta normativa jurídica.

Después de estar en vigencia por más de una década La Ley de Transporte de 1996, la Asamblea Constituyente en el gobierno del Eco. Rafael Correa, creó La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ajustándose a la nuevas políticas dictadas por los gobernantes de turno, con el fundamento que la anterior Ley no precautelaba o prevenía el cometimiento de las infracciones de tránsito y con ello la seguridad de la población ecuatoriana se encontraba en riesgo, por lo que de una manera mucho más técnica y sistemática en el desarrollo de su normativa entró en vigencia mediante el Registro Oficial Nro. 398, de fecha 7 de agosto del año 2008.

Las principales reformas se encontraron en las licencias de conducir, contravenciones y multas, además de agregar nuevos sujetos infractores de la ley de tránsito como son los peatones, los mismos que les sanciona en caso de contravenciones de una manera pecuniaria es decir con el pago de ciertas cantidades de dinero ya establecidos en la ley, pero si la infracción por parte del peatón encuadra en un delito de tránsito su sanción podría ser hasta la misma privación de la libertad.

Posteriormente, mediante Decreto Ejecutivo 1196, Registro Oficial Suplemento 731, de 25 de junio del 2012, se promulgó el Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuerpo normativo en el que se establecen los lineamientos esenciales para la aplicación de la Ley.

En el año 2014, con la entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal, se modificó gran parte la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, especialmente en lo referente a las infracciones que pasaron a formar parte del cuerpo legal citado, dividiéndose en delitos y contravenciones de tránsito.

La evolución normativa en materia de tránsito ha sido constante debido a las exigencias sociales; sin embargo, en la actualidad existe cierto desbarajuste puesto que existe el Código Orgánico Integral Penal, cuerpo normativo que se entiende que debe abarcar la totalidad de los temas penales que incluyen la materia de tránsito. A pesar de aquello, existe la citada ley de tránsito y además su reglamento, que en muchos de los casos contemplan normativas contradictorias que generan desconcierto al momento de aplicarlas.

No obstante, resulta provechosa la evolución normativa en materia de tránsito por cuanto se busca solventar progresivamente la tutela de los bienes jurídicos de la sociedad en general.

4.2.3. Medidas para prevenir accidentes de Tránsito.

“1) Programas de divulgación e información preventiva. Al interior de cada organización debe existir una sección dedicada a divulgar información sobre la prevención de accidentes de tránsito, tomando como referente las principales causas de accidentes de tránsito ocurridos al interior de las organizaciones.

2) Programa de estímulo o incentivos a los comportamientos responsablemente viales apoyado en la caracterización del "conductor responsablemente vial". Con

el programa se pretende incentivar a los conductores que menos incurren en faltas viales”⁴⁸.

De acuerdo a lo expresado anteriormente, para prevenir accidentes de tránsito es preciso efectuar campañas de concientización tanto a los conductores como a la ciudadanía en general, una buena señalización, al igual que el cuidado apropiado de los vehículos motorizados junto con una conciencia apropiada de lo que representan las leyes de tránsito reducirían los siniestros y la pérdida de vidas humanas y bienes materiales.

4.2.4. Privación de Libertad.

"Las penas de reclusión y prisión deben ser ejecutadas de manera que ejerzan sobre el condenado una acción educadora, preparándolo gradualmente para la vuelta a la vida libre"⁴⁹.

“La pena privativa de libertad es la privación de la capacidad ambulatoria y de movimientos de un individuo. Es una pena impuesta por un juez o tribunal como consecuencia de un proceso penal y que consiste en quitarle al reo su efectiva libertad personal ambulatoria (es decir, su libertad para desplazarse por donde desee), fijando que para el cumplimiento de esta pena el sentenciado quede recluido dentro de un establecimiento especial para tal fin”⁵⁰.

Según lo referido, se puede colegir que la pena privativa de la libertad implica que a un individuo se le castiga o se le impone una sanción penal por sus transgresiones al pacto social y que representa ir a reclusión o prisión, dicha

⁴⁸ CHINCHILLA Marcos, MEJIAS Lilliana, Solano Lilliana, “PROYECTO MODIFICACIÓN DEL COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES” Diciembre 1992, Pág. 107.

⁴⁹ Recuperado de: <http://www.terragnijurista.com.ar/libros/pplibert.htm>

⁵⁰ Recuperado de: http://www.criminologia.org.es/aportaciones/segundo/clasepenitenciario_05112010.pdf

sanción que al recaer sobre una persona que ha delinuido voluntaria y conscientemente, tan solo tiene el objeto de proteger a la sociedad.

Ahora, la utilidad y la necesidad como límites de la pena, se encuentran especialmente condicionadas a su propia función, que, siendo la de proteger a la sociedad, tan sólo permiten el desarrollo de respuestas estatales prudentes, sensatas y proporcionales para las conductas que infringen los derechos de las demás personas.

Las penas privativas de libertad se encuentran cuestionadas desde hace más de un siglo. Hoy se habla directamente de "crisis de la prisión", pero hasta ahora siguen siendo el eje en torno del cual gira la represión en todo el mundo. Lo que sí se ha impuesto es el criterio de evitar las de corta duración, empleando otros medios más eficaces. Aunque también prestigiosos penalistas contemporáneos se muestran partidarios de una pena corta que conmueva al infractor, que lo golpee, haciendo recapacitar sobre su comportamiento.

4.2.5. Derecho a la Seguridad Jurídica.

“El Derecho a la Seguridad Jurídica, es la prerrogativa que tiene todo ser humano a vivir dentro de un Estado de Derecho, bajo la vigencia de un sistema normativo coherente y permanente dotado de certeza y estabilidad, que defina los límites del poder público frente a los titulares de los derechos subjetivos, garantizado por el poder del Estado, en sus diferentes esferas de ejercicio”⁵¹.

“La Seguridad Jurídica es un principio conocido en el área del derecho, que representa la certeza del conocimiento de todo lo previsto como prohibido,

⁵¹ Recuperado de:
http://www.codhey.org/sites/all/documentos/Doctos/Recomendaciones/Rec_2013_25.pdf, 01-03-2014

mandado y permitido por el denominado poder público. La palabra seguridad proviene de securitas, la cual deriva del adjetivo securus (de segura) que, significa estar seguros de algo y libre de cuidados. En resumen, la Seguridad Jurídica es la certeza que tiene el individuo de la permanencia de su situación jurídica y no será modificada sino por procedimientos regulares y conductos establecidos de manera previa y clara por el derecho”⁵².

En base a lo citado, diremos que la seguridad jurídica hace referencia a las situaciones completas de los individuos dentro del orden del derecho. Tiene como objetivo proporcionar seguridad al individuo en el sentido de que en todo momento sepa con entera claridad hasta donde llega su esfera de actuación jurídica y donde empieza la de los demás, que conozca con plena certeza a lo que le compromete una declaración de voluntad, y en general, las consecuencias de cualquier acto que él o los otros realicen en el ámbito del derecho; que pueda prever con absoluta certidumbre los resultados de la aplicación de una norma, en fin, que en todo instante pueda contemplar deslindados con perfecta nitidez, los derechos propios y los ajenos.

4.2.6. Vulneración.

“Vulnerabilidad es la cualidad de vulnerable (que es susceptible de ser lastimado o herido ya sea física o moralmente). El concepto puede aplicarse a una persona o a un grupo social según su capacidad para prevenir, resistir y sobreponerse de un impacto. Las personas vulnerables son aquellas que, por distintos motivos, no tienen desarrollada esta capacidad y que, por lo tanto, se encuentran en situación de riesgo”⁵³.

⁵² LÓPEZ OLIVA, José, 2011, La Consagración del Principio de Seguridad Jurídica como consecuencia de la Revolución Francesa de 1789, en Revista Prolegómenos – Derechos y Valores, Bogotá-Colombia, p. 121.

⁵³ WordPress. (2008-2015). Definición.

En este contexto, la vulnerabilidad puede definirse como la capacidad disminuida de una persona o un grupo de personas para anticiparse, hacer frente y resistir a los efectos de un peligro natural o causado por la actividad humana, y para recuperarse de los mismos. Es un concepto relativo y dinámico. La vulnerabilidad casi siempre se asocia con la pobreza, pero también son vulnerables las personas que viven en aislamiento, inseguridad e indefensión ante riesgos, traumas o presiones. La exposición de las personas a riesgos varía en función de su grupo social, sexo, origen étnico u otra identidad, edad y otros factores. Por otra parte, la vulnerabilidad puede adoptar diferentes formas: la pobreza, p. ej., puede resultar en que las viviendas no puedan resistir a un terremoto o huracán, y la falta de preparación puede dar lugar a una respuesta más lenta al desastre, y con ello a más muertes o a un sufrimiento más prolongado.

La otra cara de la moneda es la capacidad, que puede describirse como los recursos de que disponen las personas, familias y comunidades para hacer frente a una amenaza o resistir a los efectos de un peligro. Estos recursos pueden ser físicos o materiales, pero también pueden encontrarse en la forma en que está organizada una comunidad o en las aptitudes o atributos de las personas y/o las organizaciones de la misma”⁵⁴.

“Se aplica a la persona, al carácter o al organismo que es débil o que puede ser dañado o afectado fácilmente porque no sabe o puede defenderse”⁵⁵.

“El primer paso para analizar a fondo el término vulnerabilidad es proceder a determinar su origen etimológico. En este caso, tenemos que resaltar que dicha palabra emana del latín pues está conformada por tres partes latinas claramente diferenciadas: el sustantivo *vulnus*, que puede traducirse como “herida”; la

⁵⁴ Recuperado de:

<http://www.ifrc.org/es/introduccion/disaster-management/sobre-desastres/que-es-un-desastre/que-es-la-vulnerabilidad/>

⁵⁵ Recuperado de: <http://es.thefreedictionary.com/vulnerable>

partícula *-abilis*, que es equivalente a “que puede”; y finalmente el sufijo *-dad*, que es indicativo de “cualidad”. De ahí que vulnerabilidad pueda determinarse como “la cualidad que tiene alguien para poder ser herido”⁵⁶.

En base a lo señalado es posible enunciar que la vulnerabilidad es un término utilizado para referirse particularmente a la inhabilitación de derechos de personas, organizaciones o sociedades que en situaciones extremas se ven expuestos a ser dañados o lesionados.

Envuelve aspectos sociales amplios, responde a dimensiones del ser humano en las cuales el abuso conlleva a la exclusión social. Cuando un individuo es vulnerado en sus derechos, sufre consecuencias no sólo sociales sino también psicológicas. El Estado, los gobiernos, las organizaciones no gubernamentales quedan expuestas ante las situaciones de vulnerabilidad por lo tanto se deben crear políticas sociales que atiendan y eviten esta situación.

4.2.7. Derechos Fundamentales.

“Los derechos fundamentales son derechos humanos con rango constitucional que se consideran esenciales en el sistema político que la Constitución funda y que están especialmente vinculados a la dignidad de la persona humana.

Disfrutan de un estatus especial en cuanto a garantías (de tutela y reforma) en el ordenamiento jurídico. Delimitan un ámbito del individuo que se considera imprescindible para el desarrollo y la libertad de las personas, que es el núcleo básico e irrenunciable de su estatuto jurídico”⁵⁷.

⁵⁶ Recuperado de: <http://definicion.de/vulnerabilidad/#ixzz3tOKyas5O>

⁵⁷ Recuperado de:

http://www.institutoroche.es/Legal_nociones_basicas_de_derecho/V3.html, 23-02-2014

El tratadista Raúl Chanamé Orbe, señala que: “Son los derechos humanos positivizados jurídicamente. Dícese de los derechos básicos que norman la convivencia social y que nacen como concesión de los gobernantes o como acuerdo entre las sociedades y el Estado.

Dícese así a los derechos humanos positivados jurídicamente en los que se incluyen las exigencias de dignidad, de libertad y de igualdad entre todos los ciudadanos.

Se trata de derechos delimitados espacial y temporalmente y su denominación responde a su carácter básico o fundamental del sistema jurídico político del Estado de Derecho.

La fundamentalidad también radica en considerar que los derechos constitucionales son aquellos que precisamente por su importancia han sido incluidos en el texto constitucional.

Considerando las pautas anteriores, se puede decir que los derechos fundamentales vendrían a ser aquellos derechos reconocidos en un ordenamiento jurídico positivo, en la mayoría de los casos en sus Constituciones”⁵⁸.

“Los derechos fundamentales son derechos humanos positivizados en un ordenamiento jurídico concreto. Es decir, son los derechos humanos concretados espacial y temporalmente en un Estado concreto.

Son derechos ligados a la dignidad de la persona humana dentro del Estado y de la sociedad. Cabe destacar que a los derechos fundamentales no los crea el

⁵⁸ CHANAMÉ ORBE, Raúl, 2010, Diccionario de Derecho Constitucional, Editorial ADRUSS, Lima-Perú, p. 212-213.

poder político, ni la Constitución, los derechos fundamentales se imponen al Estado. La Constitución se limita a reconocer los derechos fundamentales, pero no los crea.

El derecho fundamental jurídicamente tiene la estructura normativa basada en la capacidad que le permite a la persona efectuar determinados actos, es decir, que los derechos fundamentales son instituciones jurídicas que tienen la forma del derecho subjetivo. Y la estructura del derecho subjetivo tiene tres elementos: titular del derecho subjetivo, el contenido del derecho subjetivo en el que vamos a distinguir las facultades, por otra parte el objeto del derecho, y un tercer elemento es el destinatario o sujeto pasivo, aquel que está obligado a hacer o no hacer”⁵⁹.

“Son “derechos fundamentales” todos aquellos derechos subjetivos que corresponden universalmente a “todos” los seres humanos en cuanto dotados del status de personas, de ciudadanos o personas con capacidad de obrar entendiendo por “derecho subjetivo” cualquier expectativa positiva (de prestaciones) o negativa (de no sufrir lesiones) adscrita a un sujeto por una norma jurídica; y por “status” la condición de un sujeto prevista asimismo por una norma jurídica positiva, como presupuesto de su idoneidad para ser titular de situaciones jurídicas y/o autor de los actos que son ejercicio de éstas”⁶⁰.

De lo anotado se desprende, que el ser humano es ante todo portador de una serie de derechos, los derechos fundamentales son aquellos que se encuentran ligados a la dignidad del ser humano y que son la expresión más inmediata de la dignidad humana, o sea los seres humanos poseemos derechos fundamentales, por tener dignidad o calidad de persona; así el Estado se limita a reconocer los derechos fundamentales, pues son derechos naturales del

⁵⁹ Recuperado de: <http://www.derecho.com/c/Derechos+fundamentales>, 23-02-2014

⁶⁰ FERRAJOLI, Luigi, 2009, Los Fundamentos de los Derechos Fundamentales, Cuarta Edición, Editorial Trotta, Madrid-España, p. 19.

hombre. En tal virtud, los derechos fundamentales, constituyen un conjunto de facultades e instituciones que, en cada momento histórico, concretan las exigencias de la dignidad, la libertad y la igualdad, las cuales deben ser reconocidas positivamente por los ordenamientos jurídicos a nivel nacional e internacional.

4.2.8. Organismo de Regularización, Control y Sanción.

Los organismos de regulación, control y sanción son los siguientes:

- a) El Ministerio del Sector;
- b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y,
- c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados ⁶¹.

En este caso, el Ministerio del Sector es el denominado Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a este organismo se encuentran adscritos algunos organismos de control y regulación en materia de tránsito.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el responsable de la rectoría general del sistema nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en coordinación con los GADs, es el encargado de expedir el Plan Nacional de Movilidad y Logística del transporte, y supervisa y evalúa su implementación y ejecución.

⁶¹ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Registro Oficial Suplemento 398 de 07 de agosto del 2008, Última modificación: 05 de mayo del 2017, Art. 13.

En el caso del literal b), el organismo competente es la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE).

La Agencia Nacional de Tránsito es la encargada de planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia”⁶².

Por su parte, la Comisión de Tránsito del Ecuador es el organismo encargado de dirigir y controlar la actividad operativa de los servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en la red vial estatal y sus troncales nacionales y demás circunscripciones territoriales que le fueren delegadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, con sujeción a las regulaciones emanadas por la ANT, la investigación de accidentes de tránsito y la formación del Cuerpo de Vigilantes y de Agentes Civiles de Tránsito ⁶³.

En lo referente al literal c), los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, ejercen la competencia en materia de tránsito a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; por ejemplo, en el cantón Loja ejerce estas competencias la Unidad de Control Operativa de Tránsito (UCOT).

Estos organismos son los encargados de la regulación, control y sanción en materia de tránsito; no obstante, existen las competencias ejercidas por las

⁶² Recuperado de:

<http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/vision-mision-y-objetivos#.WVuuLojhDcc>

⁶³ Recuperado de: <http://www.comisiontransito.gob.ec/valores/>

unidades penales, tribunales o salas judiciales, en el ámbito de determinar o absolver responsabilidades.

4.2.9. Endureciendo de las penas en materia de tránsito.

En primer lugar, debemos recordar que las penas en materia de tránsito se encuentran contempladas en el Código Orgánico Integral Penal, el que con su entrada en vigencia modificó e incluso eliminó cierto contenido de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En muchos casos, se establecieron nuevas penas y sanciones para las infracciones de tránsito en un sentido agravante.

Algunos tratadistas del derecho no están de acuerdo con el endurecimiento de las sanciones en infracciones penales, se manifiesta que el endurecimiento de las penas solamente provoca que más personas sean sentenciadas, cumplan su condena y no se rehabiliten realmente como se anhela. Al existir demasiadas personas sentenciadas se producen aglomeraciones y hacinamientos en los centros de rehabilitación social, lo cual provoca un grave problema social que repercute directamente en la conducta de las personas privadas de libertad.

Sin embargo, en el nuevo sistema oral procesal penal que instauró el Código Orgánico Integral Penal, se reconocen principios constitucionales que versan fundamentalmente en evitar abundantes procesos judiciales, por el contrario, se persigue la tan anhelada economía procesal que incluye la simplificación de trámites, para muchos de los cuales se han establecido medios alternativos para su solución, como es el caso de los centros de mediación, conciliación y arbitraje.

El tema de los centros de rehabilitación social es un tema complejo que necesita un análisis a fondo de los gobiernos de turno y las autoridades competentes en

la materia, y no constituye, una justificación para menoscabar los derechos de las personas en general.

Por regla general, “la sociedad necesita un poder controlador para regular su conducta a lo que comúnmente se conoce como hacer lo correcto”⁶⁴, para ello se han empleado las leyes penales a través del tiempo, mediante las cuales y solo bajo la amenaza de una sanción se pueden evitar vulneraciones de derechos fundamentales.

“Uno de los fines subjetivos de la ley penal es la protección de los bienes jurídicos establecidos en el ordenamiento jurídico respectivo”⁶⁵. Existen derechos que deben ser garantizados, ese garantismo incluye la tutela efectiva que obliga al estado a emplear los mecanismos necesarios para evitar que los mismos sean vulnerados.

“El derecho fundamental irremplazable es el derecho a la vida, pues de su naturaleza misma se desprende la exigibilidad de otros derechos”⁶⁶. En un segundo grado, se podría categorizar el derecho a la libertad, puesto que si se priva de este derecho se violentan directamente otros personales. En este sentido, la ley penal en materia de tránsito establece penas principalmente de carácter privativas de libertad, a fin de amedrentar a los ciudadanos y provocar en ellos una apreciación distinta del fin de la Ley, esta realidad incluye también la reparación del daño causado en las medidas posibles.

Para nuestro análisis, el endurecimiento de las penas es absolutamente beneficioso, puesto que se puede apreciar en los estándares mundiales que las

⁶⁴ VALADÉS, Diego. *El control del poder*. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2008. Pág. 29.

⁶⁵ HELD, David; MAZZUCA, Sebastián. *La democracia y el orden global: del Estado moderno al gobierno cosmopolita*. Paidós, 2007. Pág. 117.

⁶⁶ PULIDO, Carlos Bernal. *El principio de proporcionalidad y los derechos fundamentales*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2003. Pág. 274.

más bajas tasas de criminalidad obedecen principalmente a leyes rigurosas. Así mismo, en un orden lógico se puede deducir que es preferible que el agresor se encuentre privado de la libertad a fin de precautelar los bienes jurídicos que podrían verse afectados si estuviera en libertad. Por otro lado, al ejecutarse la sentencia condenatoria se perseguirá la rehabilitación de la persona procesada que tendrá como resultado la rectificación de su conducta.

En materia de tránsito, el cometimiento de infracciones generalmente tiene como resultado la afectación del derecho a la vida de las personas, por cuanto muchos de los casos terminan en accidentes fatales que terminan con la vida de los ocupantes de los vehículos e incluso de terceros que se encuentren en el lugar de los hechos.

El fin de la presente investigación jurídica tiene que ver con la tutela efectiva del derecho a la vida, ya que muchos de los accidentes de tránsito se producen por las malas condiciones mecánicas que se encuentran los vehículos, esto incluye la despreocupación existente en el mantenimiento adecuado de los neumáticos. Los vehículos que circulan con neumáticos lisos están en constante peligro de ocasionar un accidente de tránsito que podría tener consecuencias fatales.

Entonces, como uno de los fines primordiales del estado de garantizar el efectivo goce de los derechos reconocidos en la Constitución, se debe realizar las gestiones necesarias a fin de evitar que los mismos sean vulnerados. En esta situación se materializa también la necesidad de evitar el cometimiento de la infracción penal en materia de tránsito, cuando los derechos fundamentales se encuentran inminentemente amenazados por el conductor descuidado que circula con llantas en mal estado. En este escenario, el conductor ya ha infringido el deber objetivo de cuidado y se encuentra en peligro perentorio de causar un mal mayor en perjuicio de los derechos de las demás personas.

4.2.10. Causas y consecuencias de severizar las penas.

Las causas para la severización de las penas, se determina al momento de verse amenazados los bienes jurídicos cuando una persona violenta el deber jurídico de cuidado, lo cual incluye la previsibilidad objetiva de adelantarse responsablemente a los hechos. En este sentido, la primera causa es la amenaza inminente de vulnerar los derechos fundamentales de las personas.

Otra de las causas, constituyen los antecedentes históricos que han afectado los bienes jurídicos de las personas, por ello se ha visto la necesidad a través del tiempo, de establecer normas que tengan por objeto evitar el cometimiento de ilícitos.

Finalmente, se puede establecer la desobediencia de los infractores a las disposiciones legales; por ello, se ha visto la necesidad de endurecer las sanciones a través del tiempo, e incluso, la determinación de nuevas figuras delictivas.

Las consecuencias del endurecimiento de las penas han sido positivas, solo de esta manera se ha logrado disminuir en gran medida el cometimiento de infracciones.

En el caso que nos ocupa, la amenaza de las sanciones establecidas para las infracciones de tránsito influye directamente en los conductores; sin embargo, se considera que la sanción que existe actualmente es muy leve, por lo que, si se logra elevar la misma, los conductores tendrán más precaución y responsabilidad del estado mecánico de sus vehículos. De esta manera se estaría protegiendo más vidas en las vías de nuestro país.

4.2.11. Las infracciones de tránsito y su incidencia en la mortalidad.

Las infracciones de tránsito influyen directamente en las tasas de mortalidad puesto que la mayoría terminan en siniestros que causan la muerte de las personas, además de afectar la calidad de vida que aquellos que por suerte no pierden su vida, sin embargo, quedan físicamente y psicológicamente afectados.

Según datos de la Agencia Nacional de Tránsito, durante el año dos mil dieciséis en el Ecuador han existido mil novecientos sesenta y siete (1967) personas fallecidas, como consecuencia del cometimiento de infracciones de tránsito⁶⁷.

Por lo expuesto, resulta lógico deducir que el cometimiento de infracciones en materia de tránsito produce un alto índice de pérdidas de vidas humanas, lo cual obviamente incide en la tasa de mortalidad no solo del Ecuador, sino a nivel mundial.

Entre las principales causas para que se generen las infracciones de tránsito se encuentra el incumplimiento del deber jurídico de cuidado, lo cual ocasiona negligencias, imprudencias e impericias que terminan comúnmente en tragedias.

4.2.12. La seguridad vial y la responsabilidad de los conductores.

La educación vial busca que las distintas personas como choferes o conductores, peatones o ciudadanos, puedan mejorar y obtener valores viales, como parte de la educación social.

⁶⁷ Recuperado de:
<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3906-fallecidos-diciembre-2016>

Es importante la información que brindan los medios de comunicación sobre este tema, porque facilita el aprendizaje significativo de los individuos para poder afianzar una cultura de seguridad vial.

La seguridad vial requiere de la prevención, de la educación y formación que debemos tener tanto las personas adultas como los niños para un mejor futuro vial.

Las normas relativas al mundo de la seguridad vial apuntan a buscar una estabilidad entre las distintas calles, carreteras y rutas que son distribuidas a lo largo de un territorio, teniendo como principal objetivo el bienestar y la estabilidad del tráfico vial.

La principal finalidad que se persigue está en la de evitar los accidentes de tránsito que pueden poner no solo en peligro al normal funcionamiento del tráfico de automóviles, sino lo más importante, poner en peligro la vida.

De este modo se establece a modo general una clasificación de medidas preventivas, que buscan como su nombre lo indica actuar a modo de prevención y evitar dichos sucesos, mientras que en otro caso tenemos la aplicación de multas de tránsito, que son sanciones disciplinarias que buscan corregir o instigar al conductor de dichos vehículos o al responsable del mismo a evitar una repetición de dicho acto.

En nuestro tema de estudio, respecto de la responsabilidad del conductor se encuentra la obligación de cumplir con el deber jurídico de cuidado. Para ello, debe anticiparse a los hechos y mantener en perfecto estado las condiciones mecánicas de su vehículo.

Así mismo, en caso de producirse siniestros el conductor del vehículo está en la obligación de reparar los daños ocasionados, así como el cumplimiento de la sanción que impondrá la autoridad correspondiente.

4.2.13. Los procesos penales en materia de tránsito.

En materia de tránsito existen dos clases de procedimiento: Los delitos de tránsito se tramitarán mediante procedimiento penal ordinario, el cual inicia con la etapa de instrucción fiscal, previamente existe una fase investigación previa a fin de que el fiscal reúna los elementos de convicción para realizar la formulación de cargos en la instrucción fiscal con lo cual inicia el proceso penal; posteriormente, se desarrolla la etapa de evaluación y preparatoria de juicio, y finalmente, la etapa de juicio que termina en sentencia condenatoria o ratificatoria de inocencia que pone fin al proceso, dejando a salvo los recursos horizontales y verticales que prevé la ley.

Las contravenciones de tránsito son susceptibles de procedimiento expedito, el cual concentra todas las etapas del procedimiento en una sola audiencia de prueba y juzgamiento. Es competente el Juez de Garantía Penales para conocer este tipo de procesos; así mismo, el proceso termina en sentencia condenatoria o ratificatoria de inocencia según sea el caso.

4.2.14. Medidas cautelares y sustitutivas en materia de tránsito.

Debemos entender el primer lugar que, el Código Orgánico Integral Penal establece medidas cautelares y medidas de protección. Las medidas cautelares tienen como finalidad garantizar la comparecencia del procesado al juicio y generalmente versan sobre la privación de derechos del mismo, en especial la libertad. Por su parte, las medidas de protección están encaminadas a proteger los derechos de las víctimas de la infracción penal.

En los delitos de tránsito se pueden ordenar medidas cautelares y de protección, mientras que en las contravenciones de tránsito solo se puede ordenar medidas de protección.

Las medidas sustitutivas proceden cuando existe una medida cautelar en firme y esta sea de carácter rigurosa, como por ejemplo la medida cautelar de prisión preventiva, la cual la ley la situá y cataloga como la última opción. En este caso, se puede solicitar la sustitución de esta medida por otra de menor rigurosidad que, sin embargo, garantizará los mismos efectos que la anterior.

La medida cautelar tiene por propósito darle en lo posible a quien lo solicita, seguridad que lo ordenado en la sentencia va a ser cumplido o ejecutado, garantiza que no sólo se va a obtener una simple declaración respecto de su derecho, sino que su pretensión va a ser amparada de modo efectivo.

4.3. MARCO JURÍDICO.

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

“Art. 1.- El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución.

Los recursos naturales no renovables del territorio del Estado pertenecen a su patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible”⁶⁸.

“Art. 77.- En todo proceso penal en que se haya privado de la libertad a una persona, se observarán las siguientes garantías básicas:

1. La privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el proceso, o para asegurar el cumplimiento de la pena; procederá por orden escrita de jueza o juez competente, en los casos, por el tiempo y con las formalidades establecidas en la ley. Se exceptúan los delitos flagrantes, en cuyo caso no podrá mantenerse a la persona detenida sin fórmula de juicio por más de veinticuatro horas. La jueza o juez siempre podrá ordenar medidas cautelares distintas a la prisión preventiva.

2. Ninguna persona podrá ser admitida en un centro de privación de libertad sin una orden escrita emitida por jueza o juez competente, salvo en caso de delito

⁶⁸ Constitución de la República del Ecuador. Art. 1.

flagrante. Las personas procesadas o indiciadas en juicio penal que se hallen privadas de libertad permanecerán en centros de privación provisional de libertad legalmente establecidos.

3. Toda persona, en el momento de la detención, tendrá derecho a conocer en forma clara y en un lenguaje sencillo las razones de su detención, la identidad de la jueza o juez, o autoridad que la ordenó, la de quienes la ejecutan y la de las personas responsables del respectivo interrogatorio.

4. En el momento de la detención, la agente o el agente informará a la persona detenida de su derecho a permanecer en silencio, a solicitar la asistencia de una abogada o abogado, o de una defensora o defensor público en caso de que no pudiera designarlo por sí mismo, y a comunicarse con un familiar o con cualquier persona que indique.

5. Si la persona detenida fuera extranjera, quien lleve a cabo la detención informará inmediatamente al representante consular de su país.

6. Nadie podrá ser incomunicado.

7. El derecho de toda persona a la defensa incluye:

a) Ser informada, de forma previa y detallada, en su lengua propia y en lenguaje sencillo de las acciones y procedimientos formulados en su contra, y de la identidad de la autoridad responsable de la acción o procedimiento.

b) Acogerse al silencio.

c) Nadie podrá ser forzado a declarar en contra de sí mismo, sobre asuntos que puedan ocasionar su responsabilidad penal.

8. Nadie podrá ser llamado a declarar en juicio penal contra su cónyuge, pareja o parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, excepto en el caso de violencia intrafamiliar, sexual y de género. Serán admisibles las declaraciones voluntarias de las víctimas de un delito o de los parientes de éstas, con independencia del grado de parentesco. Estas personas podrán plantear y proseguir la acción penal correspondiente.

9. Bajo la responsabilidad de la jueza o juez que conoce el proceso, la prisión preventiva no podrá exceder de seis meses en las causas por delitos sancionados con prisión, ni de un año en los casos de delitos sancionados con reclusión. Si se exceden estos plazos, la orden de prisión preventiva quedará sin efecto.

10. Sin excepción alguna, dictada el auto de sobreseimiento o la sentencia absolutoria, la persona detenida recobrará inmediatamente su libertad, aun cuando estuviera pendiente cualquier consulta o recurso.

11. La jueza o juez aplicará de forma prioritaria sanciones y medidas cautelares alternativas a la privación de libertad contempladas en la ley. Las sanciones alternativas se aplicarán de acuerdo con las circunstancias, la personalidad de la persona infractora y las exigencias de reinserción social de la persona sentenciada.

12. Las personas declaradas culpables y sancionadas con penas de privación de libertad por sentencia condenatoria ejecutoriada, permanecerán en centros de rehabilitación social. Ninguna persona condenada por delitos comunes cumplirá la pena fuera de los centros de rehabilitación social del Estado, salvo los casos de penas alternativas y de libertad condicionada, de acuerdo con la ley.

13. Para las adolescentes y los adolescentes infractores regirá un sistema de medidas socioeducativas proporcionales a la infracción atribuida. El Estado determinará mediante ley sanciones privativas y no privativas de libertad. La privación de la libertad será establecida como último recurso, por el periodo mínimo necesario, y se llevará a cabo en establecimientos diferentes a los de personas adultas.

14. Al resolver la impugnación de una sanción, no se podrá empeorar la situación de la persona que recurre.

Quien haya detenido a una persona con violación de estas normas será sancionado. La ley establecerá sanciones penales y administrativas por la detención arbitraria que se produzca en uso excesivo de la fuerza policial, en aplicación o interpretación abusiva de contravenciones u otras normas, o por motivos discriminatorios.

Para los arrestos disciplinarios de los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional, se aplicará lo dispuesto en la ley”.

Tomando como plataforma al artículo uno de la Carta Magna, podemos inferir que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, esto implica que la Constitución es la norma máxima dentro del territorio, al ser de derechos la Constitución presenta avances significativos en la extensión de derechos hacia este nuevo conjunto de actores emergentes, e incluso desarrolla mecanismo de exigibilidad y garantías que no estaban precisados anteriormente.

4.3.2. Código Orgánico Integral Penal.

Art. 18 “Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”.

Art. 19 “Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.”

Art. 371 “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

En materia de tránsito contravención son violaciones menores se enmarcan en un ámbito especial, debemos entender que actualmente una conducta punible no es únicamente la que produce resultados dañosos, sino también la omisión del deber objetivo de cuidado.

Art. 383 “La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción”⁶⁹.

De lo citato, es imperioso reformar al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, considerando que la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas, conlleva una pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir, no obstante lo considero muy leve, por cuanto la negligencia en esta situación, puede ocasionar un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado; motivo por el cual al endurecer la sanción se estaría evitando la

⁶⁹ Código Orgánico Integral Penal. Art. 383.

imprudencia de muchos conductores de manejar vehículos con llantas lisas, al igual que daños materiales y lesiones o muerte de una o varias personas.

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

Art. 172.- “Se prohíbe la circulación de un vehículo con los neumáticos en mal estado (roturas, lisas, deformaciones) o cuya banda de rodadura tenga un labrado inferior a 1.6 mm.

El agente de tránsito para poder imponer las sanciones previstas en el 383 del Código Orgánico Integral Penal deberá portar el instrumento de medición que le permita determinar el nivel de desgaste de las llantas y registrarlo en el respectivo informe”.

Nota: Artículo sustituido por artículo 23 de Decreto Ejecutivo No. 975, publicado en Registro Oficial Suplemento 741 de 26 de Abril del 2016 .

Art. 231.- “Sólo en los siguientes casos los Agentes de Tránsito están facultados para detener, por si solos, o con ayuda de la Policía Nacional si fuere necesario, a los presuntos infractores:

1. Cuando se trate de contravenciones muy graves sancionadas con prisión;
2. En los casos previstos en los artículos 135.1, 135.2 y 145.3; y,
3. Cuando en un accidente de tránsito resultaren personas fallecidas, o con lesiones que generen incapacidad física o enfermedad que supere los 30 días, debidamente determinada por un médico legista mediante un informe preliminar.

En los casos antes mencionados, los agentes de tránsito que tomen procedimiento quedarán facultados para aprehender al presunto autor o autores de las contravenciones muy graves y delitos y ponerlos a órdenes de la autoridad competente.

En los casos señalados en los números 2 y 3, los vehículos serán aprehendidos y puestos a órdenes del Fiscal. El parte correspondiente se pondrá tanto a disposición de la autoridad competente como del Fiscal, a fin de que este último dé inicio a la Instrucción Fiscal y solicite del primero las medidas cautelares que considere pertinentes.

En el caso de las contravenciones muy graves sancionadas con prisión, los vehículos serán devueltos a sus propietarios, a menos que el propietario sea el infractor, en cuyo caso el vehículo se lo devolverá a la persona que éste indique por escrito.

Si de los elementos recabados por el Fiscal no se encontrare méritos suficientes para el inicio de la Instrucción Fiscal, se procederá a la sustanciación de la Indagación Previa de conformidad con lo establecido en la ley, debiendo el Juez ordenar la libertad del aprehendido sin más trámite que el previsto en la ley.

En el caso de que el resultado del accidente fuere únicamente de daños materiales y/o heridos de menos de 30 días, el agente de tránsito no aprehenderá a los conductores ni a los vehículos, sin perjuicio de la obligación que tiene el propietario de practicarle el reconocimiento y avalúo de daños materiales. De no practicarse estas diligencias, el Juez ordenará la aprehensión de los vehículos para que se lleve a cabo su reconocimiento de ley. Del monto que establezcan los peritos, el Fiscal iniciará la Instrucción correspondiente.

Las diligencias de reconocimiento del lugar de los hechos, inspecciones y peritajes, en casos de accidentes de tránsito, serán realizadas únicamente por la Agencia Nacional de Tránsito o por Oficiales especializados de la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Comisión de Tránsito del Ecuador (OIAT - CTE) en sus jurisdicciones”

Art. 237.- El procedimiento para la notificación de una contravención es el siguiente:

“1. La citación o parte se notificará personalmente al momento de cometer la infracción; en la misma deberá constar el nombre del agente de tránsito, su firma o rúbrica.

2. El agente de tránsito, para emitir la citación o parte, solicitará al infractor la matrícula, el SOAT, su licencia de conducir, la cédula de ciudadanía cuando se tratare de peatones, y en el caso de ser extranjero se le solicitará su pasaporte o la copia notariada del mismo, y la traducción de la licencia de conducir cuando fuere el caso.

3. Una copia de la citación o parte será entregada al infractor, en la cual se señalarán las contravenciones cometidas, el nombre, número de cédula del contraventor y demás datos concernientes;

4. El agente de tránsito remitirá el original de la citación o parte a la Unidad Administrativa o los GADS, según corresponda, en el plazo de hasta 24 horas, pudiendo realizar este envío de manera física, digitalizada o a través de medios electrónicos con firmas digitales.

5. Una copia quedará en el registro del agente que emitió la contravención para su descargo;

6. El infractor tendrá el plazo de 3 días para impugnar la contravención, contados a partir de la fecha de la citación;

7. Si la contravención fuere impugnada, el presunto contraventor deberá, en el término perentorio de dos días luego de haber presentado la impugnación, notificar por escrito a la Unidad Administrativa, o a los GADs, según corresponda, con una copia certificada de la impugnación realizada.

Mientras se resuelve la impugnación, y siempre que ésta haya sido notificada por el presunto contraventor a la Unidad Administrativa o al GADS correspondiente, no se registrará la rebaja de puntos, y el presunto infractor no estará impedido de realizar ningún tipo de trámite, incluso la renovación de su licencia o permisos y la matriculación de vehículos.

Resuelta la impugnación en contra del infractor, se harán los registros correspondientes, y no se podrán realizar trámites hasta que la multa no sea cancelada. En caso de que el presunto infractor no notifique la impugnación de la contravención en el término antes establecido, éste estará impedido de realizar cualquier trámite mientras no cancele la multa correspondiente, y de ser absuelto, tendrá derecho a que se le restituya el valor de la multa que pagó.

8. Ante la impugnación de la citación o parte en el tiempo señalado, el Juez concederá un término de prueba de tres días, vencido el cual pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor y comunicará a la autoridad de tránsito correspondiente por escrito o por vía electrónica.

9. De no haberse presentado la impugnación en el tiempo prescrito, se entenderá que la contravención ha sido aceptada por el infractor, y transcurrido el término de cinco días contados a partir de la citación, la autoridad de tránsito

correspondiente procederá al registro y reducción de puntos. En estos casos, la citación o parte constituirá título de crédito.

Cuando se trate de citaciones o partes impugnados pero ratificados por sentencia judicial, la citación o parte junto con la sentencia constituirán el título de crédito;

10. Cuando se trate de sentencias por contravenciones en las que se determine que el conductor ha incurrido en lo previsto en el Artículo 145 letra f) de la Ley, utilizando además sistemas de radiofrecuencias troncalizadas, el juez notificará de esta sentencia también a la Superintendencia de Telecomunicaciones para los fines pertinentes;

11. Las citaciones o partes que contengan pruebas practicadas mediante dispositivos electrónicos, magnéticos, digitales, constituyen evidencias en el proceso.

12. El adhesivo, que será colocado en la esquina superior izquierda del vidrio del conductor o en una parte visible del automotor, equivale a la notificación, y podrá impugnarse en los tiempos y condiciones previstas para las contravenciones y cuya sanción recaerá sobre su propietario;

13. Las multas impuestas por contravenciones de tránsito serán canceladas en las Unidades Administrativas, en los GADS o en los Bancos autorizados para el efecto;

14. Las multas no canceladas en los términos legalmente previstos, serán cobradas mediante procedimiento coactivo. Para el ejercicio de esta jurisdicción coactiva se observarán las reglas generales pertinentes establecidas en el Código Tributario. En caso de que la contravención se encuentre impugnada,

haya sido notificada o no la impugnación a la autoridad competente, no procederá la coactiva hasta que la impugnación sea resuelta.

La omisión de la impugnación de una citación por parte del infractor, dentro de los días hábiles que otorga la Ley para hacerlo, se entenderá por aceptada, sin perjuicio de las obligaciones pecuniarias que generen, las mismas que deberán ser canceladas por parte de los infractores. Al encontrarse en firme y sin necesidad que se haya llegado a una sentencia ejecutoriada, la reiteración del cometimiento de la misma infracción se vuelve reincidencia”

Art. 238.- “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.

El propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos.

La misma obligación tendrán las personas que renueven sus licencias de conducir. Para tales efectos, se suscribirá una declaración en la que el propietario del vehículo consigne una dirección de correo electrónico que se comprometa a revisar periódicamente, y acepte que las citaciones enviadas a esa dirección electrónica se entenderán como válidamente notificadas.

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.

Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito”

Art. 240.- “En el caso de que una misma contravención de tránsito, estipule dos sanciones diferentes, el agente de tránsito, emitirá la citación que corresponda a la más grave”.

4.3.4. Resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito.

La Agencia Nacional de Tránsito, por su naturaleza de organismo de regulación y control del ejercicio de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no ha emitido resoluciones en materia de neumáticos de acuerdo a la temática propuesta para la presente investigación jurídica, por cuanto su regulación ya se encuentra determinada en el Reglamento de aplicación a la Ley de Tránsito; sin embargo, a continuación se enuncia una resolución de la Agencia Nacional de Tránsito en lo referente a los requisitos para la matriculación vehicular que incluye la revisión técnica de los automotores.

Resolución No. 008-DIR-2017-ANT, Reglamento Matriculación Vehicular:

Art. 1.- Objetivo.- Establecer los procedimientos y requisitos que deben cumplirse para la emisión de matrículas de vehículos, actualizaciones de datos en la Base Única Nacional de Datos, gestión de placas, registro de gestores de matriculación y demás procedimientos relacionados; con miras a mejorar la

eficacia y eficiencia en los servicios y el control que prestan las entidades encargadas del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Art. 2.- Ámbito.- La aplicación de la presente resolución es de carácter nacional, siendo de observancia obligatoria en el procedimiento y cumplimiento de los requisitos para la emisión de matrículas de vehículos y procesos complementarios, que realicen los funcionarios de la Agencia Nacional de Tránsito, sus Unidades Administrativas Provinciales (Direcciones Provinciales), los Gobiernos Autónomos Descentralizados y Mancomunidades que hayan asumido la competencia de matriculación y revisión técnica vehicular.

Art. 3.- Definiciones.- Para efectos de aplicación del presente Reglamento, se observarán las siguientes definiciones:

46. Matriculación anual.- Comprende el pago de los valores anuales por concepto de matriculación y la revisión técnica vehicular. Será obligatoria de acuerdo al último dígito de la placa de identificación vehicular hasta el mes que señale el presente reglamento, en caso de que no se lo hubiere hecho, se podrá matricular el vehículo con la multa respectiva.

59. Revisión Técnica Vehicular.- Es el procedimiento con el cual los GADs y Mancomunidades, según el ámbito de sus competencias, verifican las condiciones técnico mecánicas de seguridad, ambiental y confort de los vehículos a través de los centros autorizados para el efecto, el mismo que deberá estar sujeto a la normativa técnica aplicable y a las regulaciones expedidas por la ANT para tal efecto.

Art. 21.- Alcance.- Es el proceso por medio del cual un vehículo que consta en la Base Única Nacional de Datos y que previamente ha sido matriculado, realiza el proceso de matriculación anual, conforme el cuadro de calendarización, lo que

le permite obtener el Documento de Circulación, el cual en conjunto con la Matrícula del Vehículo son los documentos que habilitan al mismo a circular en el Ecuador.

La Revisión Técnica Vehicular se realizará de acuerdo a las definiciones establecidas en el Reglamento Relativo a los Procesos de la Revisión Técnica de Vehículos a Motor emitido por el Directorio de la ANT o la norma sobre la materia que estuviere vigente, su aprobación será obligatoria para continuar con el proceso de matriculación anual.

Art. 24.- Consideraciones.- En la ejecución de este proceso se deberá considerar:

1. Por cada Revisión Técnica Vehicular realizada, se emitirá un certificado que indique si Aprobó o No la revisión, con el detalle de los resultados obtenidos de acuerdo a las definiciones del Reglamento Relativo a los Procesos de la Revisión Técnica de Vehículos a Motor emitido por el Directorio de la ANT.

Resolución de la Agencia Nacional de Tránsito 46, Registro Oficial Edición Especial 383 de 20 de diciembre del 2012.

Art. 1.- El presente Reglamento establece las normas obligatorias a nivel nacional relativas a la Revisión Técnica Vehicular y el procedimiento con el cual, el organismo competente, verifica las condiciones técnico mecánico, de seguridad, ambiental y de confort de los vehículos mediante la implementación de centros autorizados, la misma que comprenderá:

a) Revisión mecánica y de seguridad.

b) Control de emisiones de gases contaminantes y ruido dentro de los límites máximos permisibles; y,

c) Revisión de especificaciones requeridas para el servicio público, comercial, cuenta propia y particular.

Art. 2.- La Revisión Técnica Vehicular, previa a la matriculación u otorgamiento de los permisos anuales de circulación, es de carácter obligatoria, a la que se someterán todos los vehículos a motor que circulen en el territorio de la República del Ecuador, siendo de cumplimiento imperativo para todas las personas que sean propietarias o tenedoras de dicha clase de vehículos, con las solas excepciones que este Reglamento contempla.

Art. 3.- Los objetivos fundamentales de la revisión técnica vehicular son:

1. Garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, relacionadas con el diseño y fabricación de los mismos; así como el cumplimiento de la normativa técnica que les regula;

2. Controlar el nivel de emisiones contaminantes que no superen los límites máximos establecidos en la normativa vigente;

3. Identificar las fallas mecánicas previsibles y en general las fallas por falta de mantenimiento de los vehículos;

4. Mejorar la seguridad vial;

5. Mejorar la capacidad de operación del vehículo;

6. Reducir las emisiones contaminantes; y,

7. Comprobar la idoneidad de uso.

Art. 7.- La aplicación de este Reglamento estará a cargo de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido las competencias y los Centros de Revisión Técnica Vehicular debidamente autorizados, dentro del respectivo ámbito de su competencia.

Art. 10.- Sin perjuicio de lo previsto en el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Revisión Técnica Vehicular comprenderá:

a.- Examen de la correspondencia unívoca del vehículo con su documentación, para garantizar que el vehículo a inspeccionar sea el representado por su documentación.

b.- Revisión mecánica y de seguridad, como se indica más adelante.

c.- Comprobación de la emisión de gases contaminantes y ruido, dentro de los límites máximos permisibles, de acuerdo a la normativa vigente.

d.- Revisión de la idoneidad de ciertos vehículos de uso público o comercial.

Art. 11.- Los vehículos de uso particular y los vehículos por cuenta propia que circulen en la República del Ecuador deberán ser sometidos al proceso de Revisión Técnica una vez al año, conforme se señala en el presente Reglamento. Los vehículos de servicio público o comercial deberán ser sometidos al proceso

de Revisión Técnica de manera semestral, de conformidad a lo determinado en el artículo 308 del Reglamento para la Aplicación de la LOTTTSV.

Para los casos excepcionales de los vehículos que por sus dimensiones no puedan acceder físicamente a los Centros, los operadores de dichos Centros, con el aval de la autoridad competente, deberán definir la forma de efectuar el proceso de Revisión Técnica Vehicular, por lo que no existirá razón alguna para no realizarla.

Sólo cuando hubieren superado el proceso o los procesos previos de Revisión Técnica, según el caso, los vehículos podrán ser legalmente matriculados, cuando les corresponda.

Art. 12.- Los vehículos que circulan en el país, podrán ser revisados en cualquier Centro de Revisión autorizado por la ANT o los GADs de acuerdo a su jurisdicción y por tanto podrán circular libremente en el territorio ecuatoriano.

Los GADs no podrán exigir una nueva revisión en el Centro de Revisión de su jurisdicción. El adhesivo de aprobación de revisión vehicular será único y corresponderá a especificaciones definidas por la ANT.

Las Unidades del Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los GADS, de la ANT o de la Comisión de Tránsito del Ecuador, no podrán matricular ningún vehículo que no porte el respectivo certificado de revisión vigente de cualquiera de los Centros autorizados, a partir de la vigencia del presente reglamento.

La Revisión Técnica Vehicular se sujetará a la calendarización de matriculación vehicular emitida por la ANT.

Art. 13.- Los vehículos cuyos documentos no correspondan con el vehículo sujeto a revisión, no proseguirán con el proceso de Revisión Técnica Vehicular.

Así mismo, los vehículos que tengan pagos pendientes, relativos a infracciones y sanciones, expedidas por la autoridad de tránsito correspondiente, no podrán ser revisados, sino hasta que estos sean cancelados.

Art. 14.- Los vehículos que no fueren aprobados en los procedimientos para verificar su estado mecánico y de seguridad, el nivel de emisiones de gases contaminantes y ruido dentro de los límites máximos permisibles, o en su idoneidad cuando ésta fuere requerida, deberán ser reparados conforme a los daños o deficiencias detectados y solo luego de ello, podrán ser revisados por segunda ocasión dentro de los treinta días calendario siguientes, exclusivamente en la parte o partes que hubieren sido objeto del rechazo, sin costo adicional alguno y sólo en la parte o partes que hubieren sido detectadas como defectuosas.

En el caso de haber sido atendidos por una estación móvil, las siguientes revisiones (segunda o tercera) podrán realizar en cualquier estación fija del mismo operador que hizo la revisión previa o en la misma estación móvil, dentro del plazo mencionado de 30 días.

De no aprobar esta segunda revisión, se someterán a tercera en el mismo Centro y dentro de los treinta días calendario siguientes, previo el pago del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa vigente para la primera revisión. Solo será revisado aquello que hubiera sido la causa del rechazo y que se hallare pendiente de aprobación. Durante este periodo se eximirá del cobro de la multa por calendarización de la matriculación vehicular.

Si el vehículo fuere revisado por cuarta ocasión, se le volverá a practicar una Revisión Técnica completa, no solamente en aquellas partes que hubieran sido rechazado sino en forma total, previo el pago del ciento por ciento (100%) de la tarifa vigente para la primera revisión, pudiendo este examen efectuarse en cualquier Centro del país. El plazo máximo para someterse a la Revisión Técnica por cuarta ocasión será dentro de los cuarenta y cinco días calendario siguientes a la tercera revisión; después de ese plazo se presumirá que el vehículo no está apto para la circulación y se procederá según Ley a su inmovilización, y retiro de circulación, sin perjuicio de las sanciones a las que el vehículo tenga impuestas.

Art. 23.- La revisión mecánica y de seguridad de los vehículos, tiene por objeto verificar el correcto funcionamiento de sus mecanismos y sistemas, de tal forma que se garantice la vida, la seguridad y la integridad de sus ocupantes y de las demás personas.

La revisión mecánica y de seguridad de los vehículos se llevará a cabo considerando lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2349 Revisión Técnica Vehicular, la misma que se aplicará sobre la base de las especificaciones que establezca como procedimiento de aplicación la ANT, además de los requerimientos establecidos en el (Art. 312 y 313) Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto del: motor, sistema de dirección, sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema de transmisión, eléctrico, carrocería, neumáticos, chasis, sistema de escape, velocímetro, taxímetro (caso de poseerlo) y elementos de seguridad y de emergencia.

Art. 24.- La revisión mecánica y de seguridad se deberá realizar siguiendo además los criterios técnicos de inspección descritos en el Manual de Procedimientos de Revisión Mecánica y de Seguridad, que para el efecto dictará la ANT.

Control Operativo de Tránsito en el cantón Loja, provincia de Loja.

Las competencias en materia de tránsito nacen de la Constitución y la Ley, como una de las capacidades adquisitivas de los gobiernos autónomos descentralizados. El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Loja, asumió las competencias de tránsito en el año dos mil trece. Estas competencias contaron con la aprobación de la Agencia Nacional de Tránsito en aquel año.

El GAD Municipal de Loja, para el ejercicio de las competencias en materia de Tránsito cuenta con un Centro de Matriculación Vehicular, que a su vez incluye un Centro de Revisión Matricular que tiene por objetivo otorgar la idoneidad técnica de los vehículos para otorgar el permiso de circulación a través de la matriculación; se debe recordar que tanto la matriculación como la revisión vehicular debe realizarse anualmente.

Dentro de las competencias de tránsito asumidas por el GAD Municipal de Loja, se incluyen las competencias de control y sanción, para ello se creó la Unidad de Control Operativa de Tránsito (UCOT), que es una institución perteneciente al Municipio de Loja encargada de la regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Cantón Loja. Esta unidad cuenta con Agentes Civiles de Tránsito, quienes se encargan de cumplir y hacer cumplir la Ley de Tránsito, su reglamento y las demás resoluciones de la autoridad competente; en general, cumplen con las obligaciones propias de los Agentes de la Comisión de Tránsito del Ecuador, no obstante, su accionar se encuentra limitado solo al cantón Loja.

“Los objetivos de la Unidad de Control Operativo de Tránsito del Municipio de Loja, son los siguientes:

Generales:

Regular, dirigir y controlar cada una de las operaciones de transporte terrestre tránsito y seguridad vial en el Cantón Loja.

Específicos:

Fomentar conciencia ciudadana en el respeto de la ley.

Disminuir los índices de siniestros de tránsito en el Cantón Loja en base a los controles planificados.

Actuar dentro de nuestra jurisdicción con honestidad y profesionalismo.

Incrementar la calidad y cobertura del servicio de transporte terrestre.

Incrementar la eficiencia operacional y el desarrollo del talento humano.

Mantener la capacitación constante del personal para proporcionar un alto nivel de seguridad vial⁷⁰.

Como se puede apreciar, la UCOT en la ciudad de Loja, a través de los Agentes Civiles de Transito, es el organismo encargado del control y la sanción en materia de tránsito; la potestad recaudatoria la ejerce directamente el GAD Municipal a través de las respectivas oficinas de cobranzas.

⁷⁰ Recuperado de: <http://www.loja.gob.ec/contenido/ucot>

4.4. DERECHO COMPARADO.

4.4.1. Chile:

Con el objeto de brindar una comparación a lo establecido en nuestro país, nos vamos a referir a la normativa de tránsito establecida en la República de Chile. En este país mediante Decreto con fuerza de Ley 1, se expidió el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito, modificado mediante Ley 20904 de fecha 16 de marzo del 2016.

Este cuerpo normativo regula las acciones u omisiones de todas las personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la República.

En lo atinente al presente tema de investigación, destacamos lo siguiente:

DE LA PATENTE ÚNICA, DEL CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN Y DEL CERTIFICADO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES CAUSADOS POR VEHÍCULOS MOTORIZADOS.

Artículo 51.- Los vehículos motorizados no podrán transitar sin la placa única, el permiso de circulación otorgado por las Municipalidades y el certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados.

Los remolques y semirremolques que deban inscribirse en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques, deberán tener placa patente única, requisito sin el cual no estarán autorizados a transitar.

La placa patente única deberá obtenerse en la Oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación en que se solicite la inscripción.

El certificado del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados deberá portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigente.

Artículo 52.- Las patentes serán únicas y definitivas para cada vehículo, salvo las excepciones que indica esta ley. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones fijará las letras o números o las combinaciones de ambos y demás menciones que tendrá la placa patente única. Asimismo, determinará los colores, forma y dimensiones, condiciones de mantención y visibilidad y demás características y especificaciones técnicas de las placas patentes de los diferentes tipos de vehículos.

Artículo 53.- La obtención de la patente única y de la inscripción correspondiente se solicitará en cualquiera Oficina de Registro Civil e Identificación, la que otorgará el certificado de inscripción que lo identifique. Igual certificado deberá otorgarse cada vez que se cambie el titular del dominio del vehículo.

El certificado de inscripción se otorgará en ejemplares cuya forma y especificaciones técnicas las determinará el reglamento y será uniforme para todo el país.

DE LAS CONDICIONES TÉCNICAS, DE LA CARGA, DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y DE LOS DISTINTIVOS Y COLORES DE CIERTOS VEHÍCULOS.

Artículo 61.- Los vehículos deberán estar provistos de los sistemas y accesorios que la ley establece, los que deberán estar en perfecto estado de funcionamiento, de manera que permitan al conductor maniobrar con seguridad.

El remolque de vehículos motorizados deberá efectuarse en las condiciones que determine el reglamento.

Artículo 62.- Los vehículos deberán reunir las características técnicas de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad, comodidad, presentación y mantenimiento que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y no podrán exceder los pesos máximos permitidos por el Ministerio de Obras Públicas.

DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD.

Artículo 68.- Los remolques y semirremolques estarán unidos al vehículo tractor con los elementos de seguridad que determine el reglamento.

A estos vehículos les serán aplicables las normas referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y especialidad.

Artículo 69.- Los vehículos motorizados deberán estar equipados con neumáticos en buen estado. No podrán circular aquellos cuyos neumáticos tengan sus bandas de rodadura desgastadas o hayan perdido sus condiciones de adherencia al pavimento, ni con reparaciones que afecten la seguridad del tránsito.

DE LAS REVISIONES DE LOS VEHÍCULOS, DE SUS CONDICIONES DE SEGURIDAD Y DE LA HOMOLOGACIÓN.

Artículo 89.- Las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de

homologación, según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La revisión técnica que señala el inciso anterior comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna.

Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.

Artículo 92.- Los vehículos que hayan perdido sus condiciones de seguridad serán retirados de la circulación y puestos a disposición del Tribunal competente en los locales que, para tal efecto, debe habilitar y mantener la Municipalidad.

El vehículo y el permiso de circulación deberán ser restituidos por el Tribunal que conozca del proceso, tan pronto se acredite que el desperfecto ha sido reparado o si la restitución se motivare en la necesidad de completar su reparación.

Sin embargo, si el desperfecto del vehículo fuere subsanado en el lugar en que se constató la infracción, podrá autorizarse para que se continúe de inmediato en circulación, sin retirarse el padrón o permiso respectivo y sin perjuicio de efectuarse la denuncia correspondiente por la infracción cometida.

En todo caso, el Juez siempre podrá disponer, si lo estima procedente, una revisión del vehículo por un establecimiento competente.

Lo anterior es sin perjuicio de las medidas de carácter administrativo que adopte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en uso de sus facultades legales, en lo relativo a los vehículos de carga, a los destinados al transporte colectivo de personas y a los automóviles destinados a la prestación de servicios de uso público.

Artículo 200.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

16. Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;

Artículo 204.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;

2.- Infracciones o contravenciones graves, 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;

3.- Infracciones o contravenciones menos graves, 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y

4.- Infracciones o contravenciones leves, 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.

A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves, cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta.

Lo anterior, sin perjuicio de las suspensiones o cancelaciones de licencias de conductor que corresponda.

En casos calificados, por resolución fundada, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción de mayor grado, cualquiera que sea el número de ellas, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior.

ANÁLISIS:

Como podemos evidenciar en el apartado jurídico de la república de Chile que hemos señalado, existe solamente una sanción pecuniaria para quienes conduzcan vehículos con llantas en mal estado. La ley en este país no especifica la situación de circular con llantas lisas, sino simplemente generaliza a la condición de llantas en mal estado.

Personalmente puedo decir que la Ley de Tránsito Chilena es considerablemente tolerable en el ejercicio de las sanciones por las infracciones de tránsito, así como la regulación general de las mismas.

En el presente caso, conducir un vehículo con llantas en mal estado se considera como una infracción o contravención grave, que se sanciona con multa económica de 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales.

Debemos aclarar que una Unidad Tributaria Mensual en la República de Chile, corresponde a un monto de dinero expresado en pesos y determinado por ley, el cual se actualiza en forma permanente por el Índice de Precios al Consumidor y se utiliza como medida tributaria. La Unidad Tributaria Mensual es ampliamente usada para efectos tributarios y de multas. Una unidad tributaria mensual equivale a \$ 46.647,00 pesos chilenos.

Por su parte, la multa por conducir con neumáticos en mal estado corresponde desde \$ 46.647,00 hasta 69.970,50 pesos chilenos. Ahora bien, considerando

que 1 dólar equivale a 671,73 pesos chilenos, la multa fluctuaría entre 69,44 a 104,16 dólares de los estados unidos de América.

De tal forma, se puede deducir que la legislación chilena en materia de tránsito resulta absolutamente tolerable respecto de la nuestra.

4.4.2. Argentina:

LEY DE TRANSITO.

Artículo 28.- “Todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación, cada uno de los cuales contiene un tema del presente título.

Las autopartes de seguridad no se deben reutilizar ni reparar, salvo para las que se normalice un proceso de acondicionamiento y se garanticen prestaciones similares al original”.

Artículo 29.- “Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:

5. Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo en las posiciones reglamentarias. Las plantas industriales para reconstrucción de neumáticos deben homologarse en la forma que establece el Artículo 28”

Artículo 50.- “Condiciones mecánicas y de seguridad. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas

nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad”.

Artículo 130.- “Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas. En caso de fuga se duplicará la multa”.

Artículo 131.- “Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así:

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico mecánicas o de emisión de gases, aun cuando porte los certificados correspondientes”.

4.4.3. España:

Con el objeto de analizar lo establecido legalmente en el país vasco, recurrimos al denominado Código de Tráfico y Seguridad Vial, que incluye algunos cuerpos normativos en lo referente al tránsito.

En primer lugar, destacamos lo establecido en el Reglamento General de Vehículos. En lo referente a la presente temática de estudio, se puede apreciar que en esta norma se estipulan las diversas condiciones de forma detallada para las ruedas de los vehículos. Analizamos lo siguiente:

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS:

Artículo 12. Otras condiciones.

5.1 Deben tener sus ruedas provistas de neumáticos o de elementos de elasticidad similar que presenten dibujo en las ranuras principales de la banda de rodamiento y su estado reúna las condiciones mínimas de utilización.

Los vehículos cuyo sistema de rodadura tenga superficies metálicas, estriadas o con salientes no podrán circular por las vías públicas sin colocar sobre aquéllas otras bandas elásticas de contacto exterior con el pavimento.

5.2 Cuando sea obligatorio o recomendado el uso de cadenas u otros dispositivos antideslizantes autorizados se deberá, bien colocar sobre, al menos, una rueda motriz a cada lado del vehículo dichas cadenas o dispositivos antideslizantes, bien utilizar neumáticos especiales.

Como se puede apreciar, en este país por las condiciones climáticas, las adecuaciones de los neumáticos son muy estrictas, con la finalidad de evitar accidentes de tránsito y demás situaciones que pongan en riesgo la seguridad ciudadana, así como el buen mantenimiento de las vías.

En un segundo orden, enfatizamos lo preceptuado en el cuerpo normativo citado, en su anexo VII, que se refiere a las condiciones de los neumáticos:

ANEXO VII

NEUMÁTICOS

1. Dimensiones y características

Los vehículos deben estar equipados con neumáticos de las dimensiones y características previstas por el fabricante en la homologación del vehículo, o sus equivalentes, según lo dispuesto en la reglamentación vigente.

2. Profundidad mínima de dibujo

Los neumáticos de los vehículos comprendidos en las categorías M1, N1, O1 y O2 deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodadura que, como mínimo, debe ser de 1,6 mm.

Deberá entenderse como ranuras principales las ranuras anchas situadas en la zona central de la banda de rodadura que cubre cerca de las tres cuartas partes de la anchura de dicha banda.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación del apartado anterior los vehículos históricos equipados originalmente con neumáticos o cubiertas de otros tipos que cuando eran nuevos tenían ranuras de una profundidad inferior a 1,6 mm., siempre que dichos vehículos estén equipados con los citados neumáticos, que se utilicen en condiciones excepcionales y que no se utilicen nunca o casi nunca en la vía pública.

3. Indicadores de desgaste

Los neumáticos homologados de acuerdo al Reglamento ECE N° 30 o la Directiva 92/23/CEE que equipan vehículos de turismo y sus remolques deberán tener indicadores de desgaste. Dichos indicadores de desgaste sirven para señalar que las ranuras principales de la banda de rodadura han alcanzado la profundidad mínima de dibujo.

4. Condiciones mínimas de utilización de los neumáticos

Los neumáticos, bien nuevos, bien recauchutados, que equipan los vehículos, deberán conservar siempre las inscripciones reglamentarias, y además no deben presentar ampollas, deformaciones anormales, roturas u otros signos que evidencien el despegue de alguna capa o de la banda de rodadura. Asimismo, no deben presentar cables al descubierto, grietas o síntomas de rotura o dislocación de la carcasa.

El resculturado no está permitido, excepto en aquellos neumáticos que equipen vehículos de más de 3,5 toneladas de peso máximo autorizado, y que vayan marcados con la palabra Regroovable o el símbolo U, según lo dispuesto en la reglamentación vigente que les sea de aplicación.

5. Neumáticos especiales

Si los neumáticos presentasen clavos, como los usados en pavimento con hielo, éstos serán de cantos redondeados y no sobresaldrán de la superficie más de dos milímetros.

Si se utilizan neumáticos especiales de nieve, éstos irán marcados con la inscripción M + S, MS o M & S, y deberán tener una capacidad de velocidad,

bien igual o superior a la velocidad máxima prevista para el vehículo, bien no inferior a 160 Km/h si la velocidad máxima del vehículo es superior a ésta.

6. Presión de inflado

La presión de inflado de los neumáticos deberá ser revisada regularmente, con manómetros de uso privado o público, debidamente homologados y verificados según la reglamentación vigente que les sea de aplicación.

En esta sección se puede apreciar claramente que, en este país, tanto la Ley como su reglamento determinan de forma clara y precisa las condiciones de los neumáticos.

A continuación, se detalla texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, respecto de las sanciones para los conductores de vehículos con neumáticos en mal estado.

Se debe aclarar que en esta Ley no se establece con determinación las llantas en mal estado; sin embargo, existen condicionamientos estrictos respecto de aprobación para adquirir autorización para la conducción de vehículos, en estos condicionamientos se resumen las características que deben tener los automotores.

Así mismo, no se determina con claridad las sanciones para este tipo de infracciones como sucede en el Ecuador; no obstante, de manera general se establece sanciones de tipo pecuniario para estas infracciones, de ello, destacamos lo siguiente:

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 76. Infracciones graves.

Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.

Artículo 80. Tipos de sanciones.

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves, con multa de 200 euros, y las muy graves, con multa de 500 euros.

Artículo 104. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación.

b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

Artículo 105. Retirada y depósito del vehículo.

1. La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público.

Como se puede apreciar, en la legislación española existen sanciones pecuniarias solamente a diferencia de lo determinado en el Ecuador como sanción con privación de libertad.

5. MATERIALES Y MÉTODOS.

Acorde con la naturaleza del problema jurídico, utilicé métodos generales y particulares, con las técnicas relativas que presentaré a continuación:

5.1. Materiales.

El desarrollo del trabajo investigativo se direccionó con la utilización de material bibliográfico, la utilización de obras literarias de carácter jurídico referentes a la problemática planteada, revistas jurídicas y páginas web especializadas, diccionarios de Derecho, información de periódicos, entre otros, con los cuales se realizaron los marcos referenciales o revisión de literatura. Los materiales de escritorio, útiles de oficina, entre papel, esferográficos, carpetas, cd, flash memory, Recursos Técnicos, entre otros, el uso de computadora, impresora, copiadora, scanner, grabadora.

5.2. Métodos.

Dentro del proceso investigativo, apliqué los métodos: el Método Científico, que fue el instrumento adecuado que me permitió llegar al conocimiento de los fenómenos que se producen en la naturaleza y en la sociedad, mediante la conjugación de la reflexión comprensiva y el contacto directo con la realidad objetiva, puesto que es considerado como el método general del conocimiento.

La utilización de los Métodos: Analítico y sintético, Deductivo, e Inductivo, implicó conocer la realidad de la problemática de investigación, partiendo desde lo particular para llegar a lo general, en algunos casos, y segundo partiendo de lo general para arribar a lo particular y singular del problema, puesto que la investigación trasciende al campo institucional, la problemática se vuelve más compleja, con lo cual me remití al análisis de la Constitución de la República del

Ecuador y el Código Orgánico Integral Penal, para asimilar jurídicamente lo sucinto que fue la clave del éxito en la investigación.

Con el método analítico pude investigar las diferentes implicaciones y efectos negativos que produce la deficiente práctica del derecho Penal, especialmente el relacionado con la endurecer las sanciones, para las personas que conducen vehículos con llantas en mal estado.

También estuvo presente el método sintético mediante el cual relacioné hechos aparentemente aislados, que me permitan sustentar la existencia de limitaciones y falencias en las leyes que regulan las personas que conducen vehículos con llantas en mal estado.

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

5.3. Procedimientos y Técnicas.

Los procedimientos utilizados fueron, el documental - bibliográfico y de campo comparativamente que me llevó a encontrar las diferentes normas comunes en el ordenamiento jurídico nacional y comparado, para descubrir sus relaciones y estimular sus diferencias o semejanzas, y por tratarse de una investigación analítica se manejó también la hermenéutica dialéctica en la interpretación de los textos que fueron necesarios.

Como técnicas de investigación para la recolección de la información utilicé fichas bibliográficas, fichas nemotécnicas y de transcripción, con la finalidad de recolectar información doctrinaria, y la recolección de la información a través de la aplicación de la técnica de la encuesta.

La encuesta fue aplicada en un número de treinta abogados en libre ejercicio profesional, por tratarse de reformas de carácter legal.

Finalmente, los resultados de la investigación recopilada durante su desarrollo fueron expuestos en el Informe Final, el que contiene la recopilación bibliográfica y análisis de los resultados, que fueron expresados mediante cuadros estadísticos; y, culminé realizando la comprobación de los objetivos, finalicé redactando las conclusiones, recomendaciones y elaboré un proyecto de reformas legales que son necesarias para adecuarla a la legislación ecuatoriana.

6. RESULTADOS.

6.1. Análisis e interpretación de los resultados de las encuestas.

PREGUNTA Nro. 1

¿Tiene usted conocimiento sobre el Código Orgánico Integral Penal, con referencia a las contravenciones?

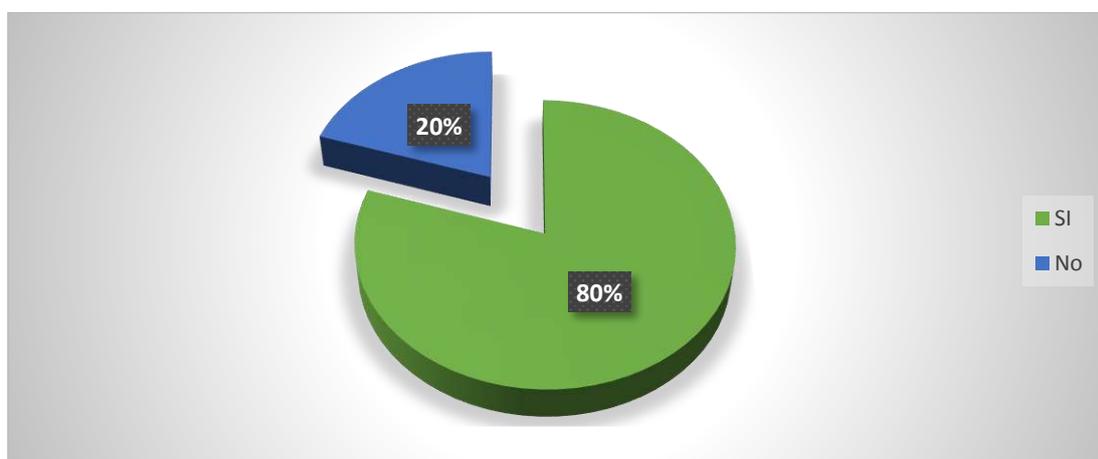
CUADRO Nro. 1

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	24	80 %
NO	6	20 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 1



INTERPRETACIÓN:

De los 30 profesionales del derecho que fueron encuestados, 24 que equivalen al 80% de la muestra consideran que en efecto; conocen el Código Orgánico Integral Penal en lo referente a las contravenciones, mientras que 6 personas correspondientes al 20% de la muestra encuestada consideran que poseen conocimientos nimios en lo pertinente a las contravenciones estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal.

ANÁLISIS:

Los resultados obtenidos respecto de lo consultado en esta pregunta nos conducen a determinar que un importante sector del foro jurídico estima que en las últimas décadas, el Ecuador ha sufrido profundas transformaciones económicas, sociales y políticas, la Constitución del 2008, aprobada en las urnas, impone obligaciones inaplazables y urgentes como la revisión del sistema jurídico para cumplir con el imperativo de justicia y certidumbre.

La heterogeneidad de los componentes del sistema penal ecuatoriano, incluida la coexistencia de varios cuerpos legales difíciles de acoplar en la práctica, ha generado una percepción de impunidad y desconfianza, para configurar un verdadero cuerpo legal integral, por ello el Código Orgánico Integral Penal tiene como finalidad normar el poder punitivo del Estado, tipificar las infracciones penales, establecer el procedimiento para el juzgamiento de las personas con estricta observancia del debido proceso, promover la rehabilitación social de las personas sentenciadas y la reparación integral de las víctimas.

PREGUNTA Nro. 2

¿Considera usted que la conducción de un vehículo con llantas lisas o en mal estado pone en riesgo la seguridad de los ocupantes?

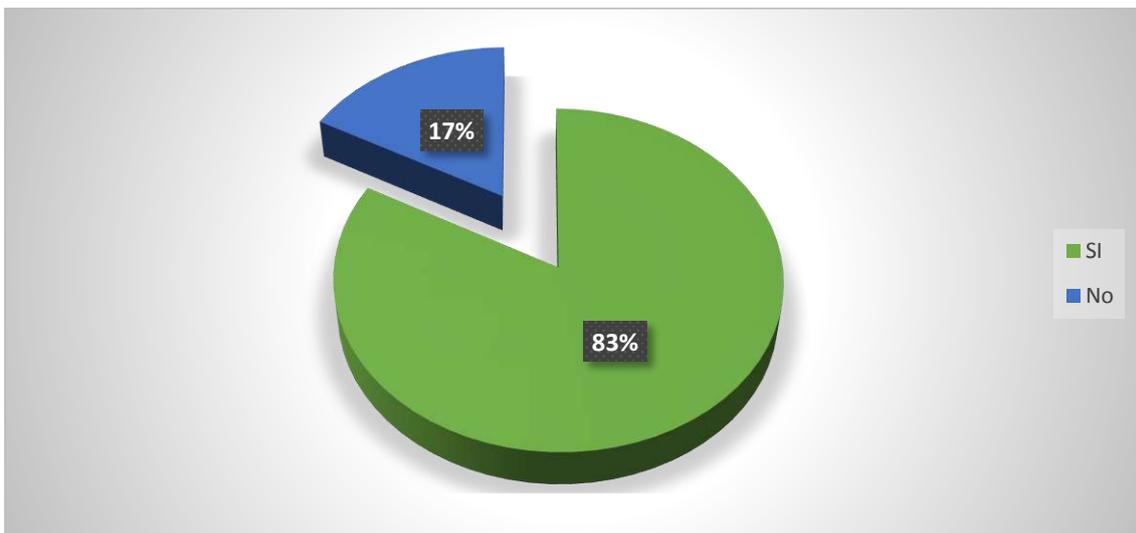
CUADRO Nro. 2

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	25	83 %
NO	5	17 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 2



INTERPRETACIÓN:

De las 30 personas encuestadas, 25 que equivalen al 83% de la muestra encuestada responden con gran convencimiento que la conducción de un vehículo con llantas lisas o en mal estado pone en riesgo la seguridad de los ocupantes, mientras que, por otra parte, 5 personas equivalentes al 17%, no están de acuerdo con tal aseveración.

ANÁLISIS:

De los resultados obtenidos, se puede determinar una reflexión de los encuestados en torno a lo consultado que en forma mayoritaria nos permite identificar que el conducir con llantas lisas o en mal estado, constituye un riesgo para la conducción segura de los ocupantes y de terceras personas, el estado de los neumáticos implica un aspecto de seguridad del vehículo que deben tener muy en cuenta no exclusivamente los transportistas sino la ciudadanía en general.

PREGUNTA Nro. 3

¿Cree usted que hay un incremento de los accidentes de tránsito por cuanto no existen sanciones drásticas para los conductores que circulan con vehículos que tienen llantas lisas o en mal estado?

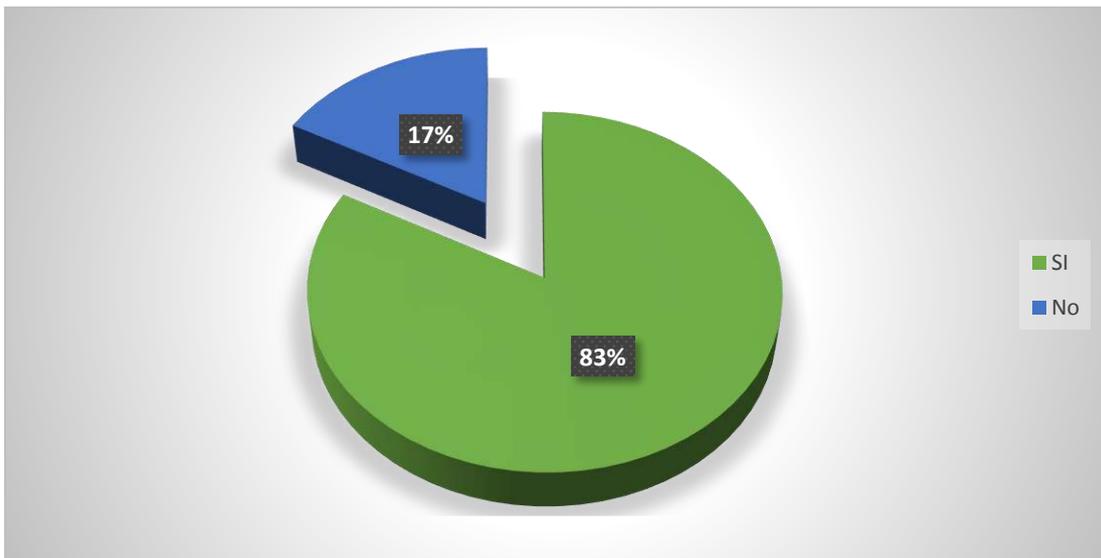
CUADRO Nro. 3

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	25	83 %
NO	5	17 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 3



INTERPRETACIÓN:

De los 30 profesionales del derecho que fueron encuestados, 25 que corresponden al 83% de la muestra poblacional, manifiestan que efectivamente hay un incremento de los accidentes de tránsito por cuanto no existen sanciones drásticas para los conductores que circulan con vehículos que tienen llantas lisas o en mal estado; mientras que por otro lado, 5 personas equivalentes al 17% de la muestra poblacional manifestó estar en desacuerdo con la interrogante, por cuanto consideran que la ausencia de sanciones drásticas para los conductores que circulan con vehículos cuyas llantas se encuentran lisas o en mal estado, no es la única causa del incremento de accidentes de tránsito, a esto se suma la impericia y el irrespeto a las normas de tránsito.

ANÁLISIS:

Lamentablemente en nuestro país la imprudencia, el desconocimiento, la falta de recursos económicos de un buen número de propietarios de vehículos y el escaso control de las autoridades que regulan el tránsito, hacen que cada día circulen más automotores con neumáticos lisos o en mal estado, lo que incrementa el riesgo de accidentes vehiculares. Los manuales de conducción y los fabricantes de neumáticos coinciden en señalar que manejar con neumáticos gastados es muy peligroso y reduce la efectividad del frenado, precisión de la dirección y la tracción. Un neumático gastado o dañado puede provocar un accidente, el mal inflado de estos y el estado del dibujo o labrado son factores que influyen en el agarre del vehículo al suelo y en el caso de que el conductor tenga que frenar para esquivar algún obstáculo, tiene una importancia vital, en situaciones de lluvia, estas bandas ayudan a evacuar el agua y a evitar el fenómeno del hidroneado o pérdida de la fricción para frenar.

PREGUNTA Nro. 4

¿Según su criterio personal es idónea la acción de la Fiscalía, Juzgado de Garantías Penales y el Sistema Integrado de Accidentes de Tránsito en la investigación y sanción de los accidentes de tránsito ocurridos en el país, por conducir con neumáticos lisos o en mal estado?

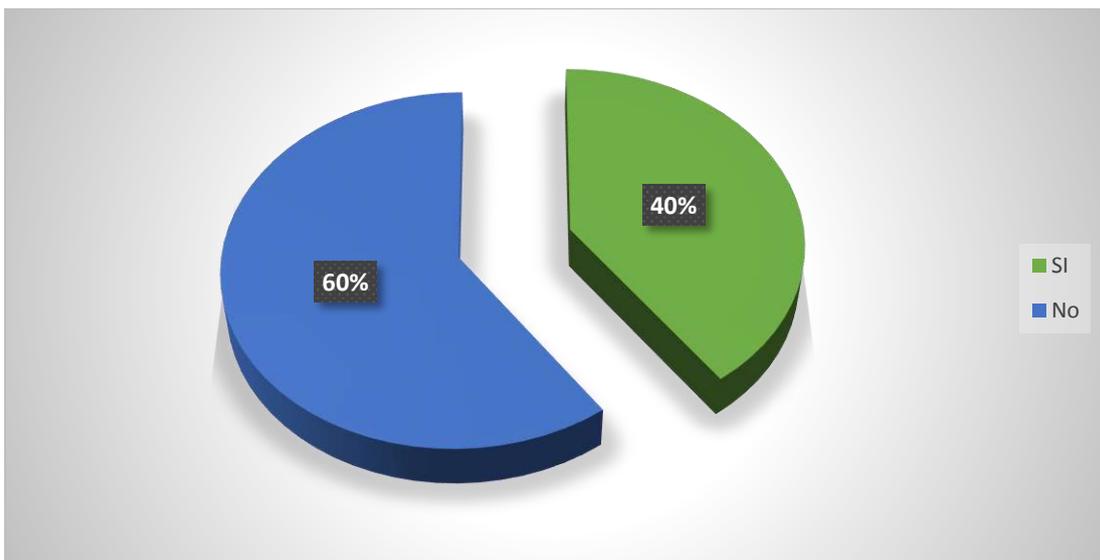
CUADRO Nro. 4

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	12	40 %
NO	18	60 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 4



INTERPRETACIÓN:

De las 30 personas encuestadas 18 que corresponden al 60% de la muestra seleccionada contestan que la acción de la Fiscalía, Juzgado de Garantías Penales y el Sistema Integrado de Accidentes de Tránsito es oportuna en la investigación y sanción de los accidentes de tránsito ocurridos en el país, por conducir con neumáticos lisos o en mal estado es adecuada; por el contrario 12 personas equivalentes al 40% de la muestra seleccionada contestan que dicha acción no es oportuna ni adecuada.

ANÁLISIS:

Los resultados obtenidos nos permiten obtener un diagnóstico importante en relación a que las actividades investigativas y sancionadoras de los organismos antes mencionados, no son las más oportunas ni adecuadas, por ello mantienen un bajo nivel de aceptación por parte de la ciudadanía, es por ello que deben esforzarse en cumplir sus funciones de manera eficiente y transparente al servicio de la colectividad.

PREGUNTA Nro. 5

¿De acuerdo a su criterio, considera usted imperioso efectuar una reforma al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, considerando una sanción más drástica por conducir un vehículo con llantas lisas?

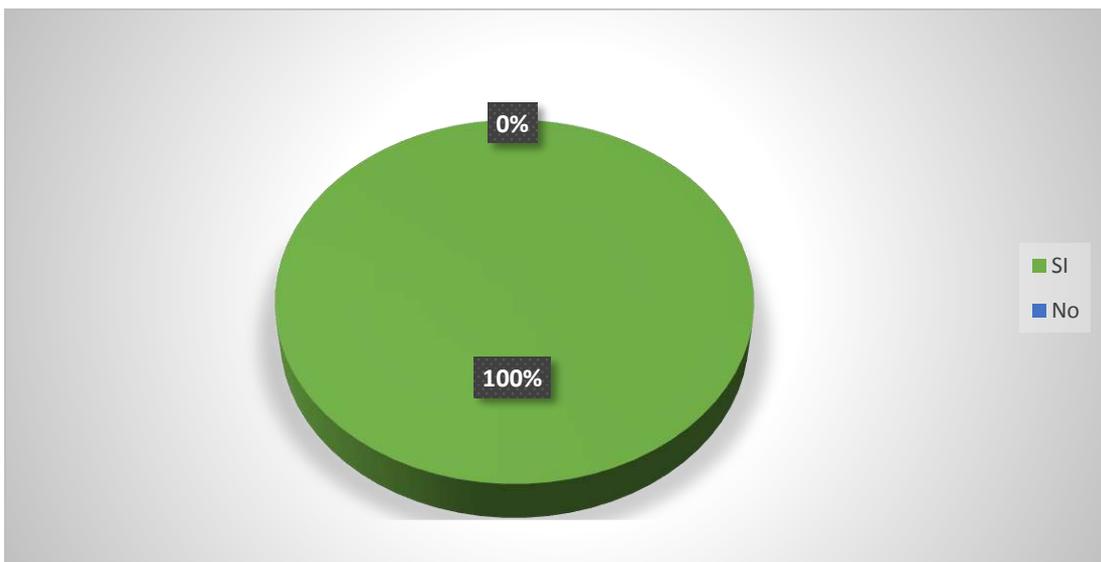
CUADRO Nro. 5

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

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 5



INTERPRETACIÓN:

De las treinta personas encuestadas, la totalidad afirma estar de acuerdo con lo consultado en referencia a la necesidad de realizar una reforma al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, considerando una sanción más drástica por conducir un vehículo con llantas lisas.

ANÁLISIS:

Los resultados que se obtienen en la pregunta Nro. 5, son determinantes para confirmar el problema identificado en la presente investigación; con absoluto convencimiento el pronunciamiento del encuestado refleja una posición frontal frente a la necesidad de reformar el Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, considerando una sanción drástica por conducir un vehículo con llantas lisas, con el objetivo de proteger los derechos de las personas, evitando siniestros que provocarían a más de pérdidas económicas, la pérdida de vidas humanas.

6.2. Análisis e interpretación de los resultados de las entrevistas.

PREGUNTA Nro. 1

1.- ¿Sabe y conoce las sanciones establecidas para contravenciones y delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal?

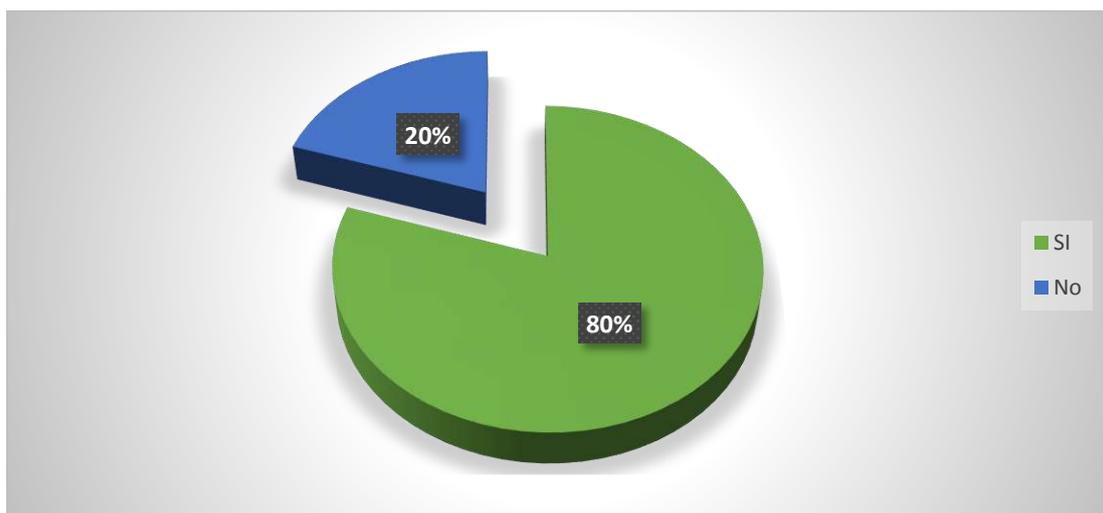
CUADRO Nro. 6

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	12	80 %
NO	3	20 %
TOTAL	15	100 %

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 6



INTERPRETACIÓN:

El 80% de entrevistados que corresponde a 12 personas, manifiestan que si saben y conocen las sanciones establecidas para contravenciones y delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal; quedando el 20%, que corresponde a 3 personas que manifestaron que desconocen lo preguntado.

ANÁLISIS:

Como se aprecia en el gráfico, la mayoría de los entrevistados expresan su conocimiento sobre las sanciones que se establecen en el Código Orgánico Integral Penal respecto de las contravenciones y delitos de tránsito. Ellos manifiestan la diferencia existente entre estos dos tipos penales, siendo la principal divergencia el establecimiento de las penas privativas de libertad; de tal forma que, las contravenciones de tránsito son aquellas cuya pena privativa de libertad no supera los 30 días. Evidentemente, el tema de las infracciones de tránsito ha logrado un significativo apogeo en los últimos años en el Ecuador, específicamente con la entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal, en cuyo contenido principalmente se elevaron las sanciones para las infracciones de tránsito. En la clasificación de las infracciones brindada en la Ley citada, se establecen sanciones que generalmente privan de uno de los derechos fundamentales que es la libertad, como un objetivo de coerción que persigue evitar el cometimiento de más infracciones y precautelar los derechos de la sociedad involucrada, sustentando en cierta forma los principios de celeridad y economía procesal establecidos en la Constitución. Por otro lado, existe una minoría de los entrevistados que manifiestan que desconocen el tema planteado, ellos dicen que tan solo tienen una visión generalizada de los delitos y contravenciones de tránsito por cuanto su campo de ocupación profesional se orienta a otras ramas del derecho, por ello, resultan aceptables estos resultados.

PREGUNTA Nro. 2

2.- ¿Conoce usted sobre accidentes de tránsito provocados por conducir vehículos con llantas en mal estado? Determine.

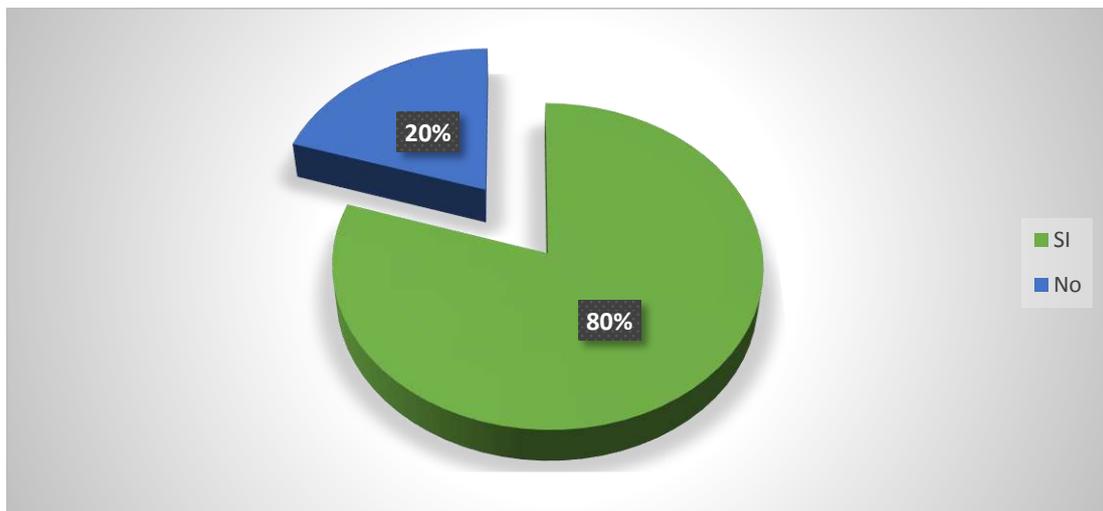
CUADRO Nro. 7

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	12	80 %
NO	3	20 %
TOTAL	15	100 %

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 7



INTERPRETACIÓN:

En esta interrogante, el 80% de entrevistados que corresponde a 12 personas, manifiestan que si conocen sobre accidentes de tránsito provocados por conducir vehículos con llantas en mal estado; mientras que el 20%, que corresponde a 3 personas que manifestaron que desconocen lo preguntado.

ANÁLISIS:

Concordantemente, la mayoría de profesionales entrevistados supieron declarar que efectivamente conocen sobre casos en los que se hayan producido accidentes de tránsito, de los que la principal causa ha sido la circulación con llantas en mal estado.

Los entrevistados manifestaron que en el campo de su profesión han conocido accidentes de tránsito producidos generalmente cuando la calzada a estado mojada por las lluvias y consecuentemente se ha encontrado resbaladiza, en ese escenario los vehículos que desafortunadamente no han poseído neumáticos nuevos que se adhieran al pavimento, sumado a la velocidad en la que circulan, han perdido el control provocando estrellamientos y volcamientos.

Así mismo, manifiestan que en carreteras donde existe gravilla profusa en la extensión de la vía, los vehículos con normalidad pierden el control de dirección provocando así mismo accidentes.

Por todo lo expuesto, resulta incuestionable la realidad de que los vehículos que no posean neumáticos adecuados están en un riesgo constante de provocar accidentes de tránsito.

PREGUNTA Nro. 3

3.- ¿Está de acuerdo sobre la sanción para la contravención de conducción de vehículo con llantas en mal estado, establecida en el Código Orgánico Integral Penal?

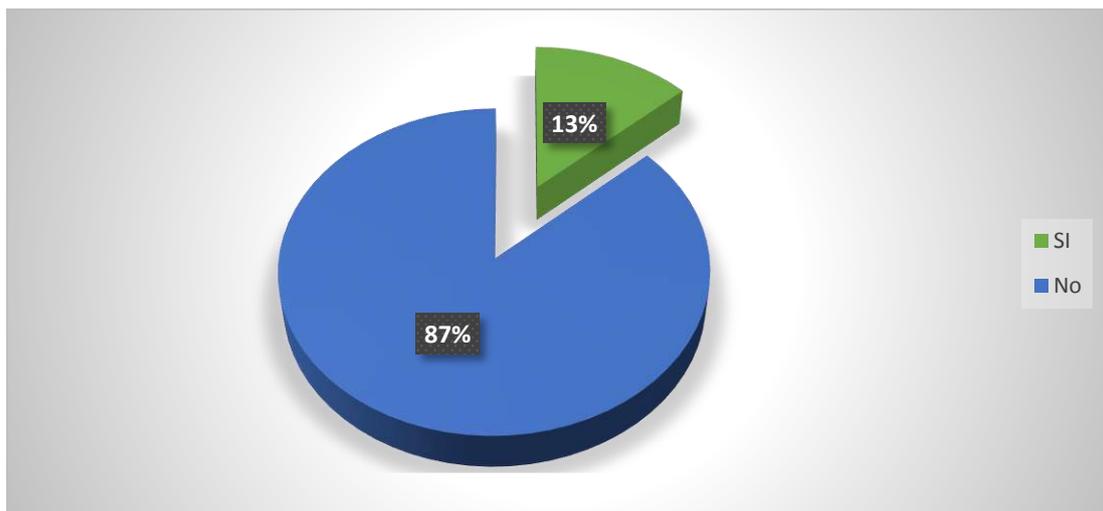
CUADRO Nro. 8

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	2	13,30 %
NO	13	86,70 %
TOTAL	15	100 %

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 8



INTERPRETACIÓN:

En la presente pregunta, dos de las personas entrevistadas que equivale al 13,3% manifiestan que si están de acuerdo con la sanción para la contravención de conducción de vehículo con llantas en mal estado, establecida en el Código Orgánico Integral Penal; mientras que, las 13 personas restantes que corresponde al 86,7%, están en absoluto desacuerdo con la sanción en referencia.

ANÁLISIS:

De los resultados arrojados por esta interrogante, claramente se puede deducir la inconformidad existente en la mayoría del universo entrevistado con las sanciones establecidas en la Ley penal para el cometimiento de la contravención de tránsito, que tiene que ver con la conducción de un vehículo con neumáticos en mal estado. Existe una minoría que declara que están de acuerdo con la sanción establecida en la ley para la infracción en cuestión, ellos manifiestan que este tipo de infracciones generalmente la cometen personas de bajos recursos, y que con la sanción establecida se agrava su situación por lo que no es necesario empeorar aún más su condición. Por nuestra parte, podemos decir que una condición socioeconómica jamás podría constituir un efugio que persiga menoscabar el ejercicio de los derechos de las personas que pueden ser afectadas por las consecuencias de conducir con llantas en mal estado. En tal virtud, concordamos con lo manifestado con la mayoría de entrevistados, quienes en su conjunto concuerdan en que la naturaleza humana de los conductores no puede adecuarse a conductas correctas con leyes nobles, sino por lo contrario, la conducta humana solo se corrige con una norma coercitiva con sanciones drásticas que tengan por objeto precautelar los derechos fundamentales de las personas que pueden verse afectados directamente por la negligencia de los conductores de vehículos con llantas en mal estado.

PREGUNTA Nro. 4

4.- ¿Cree usted que los accidentes de tránsito provocados por conducir vehículos con llantas mal estado, disminuirían si se aumenta la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal?

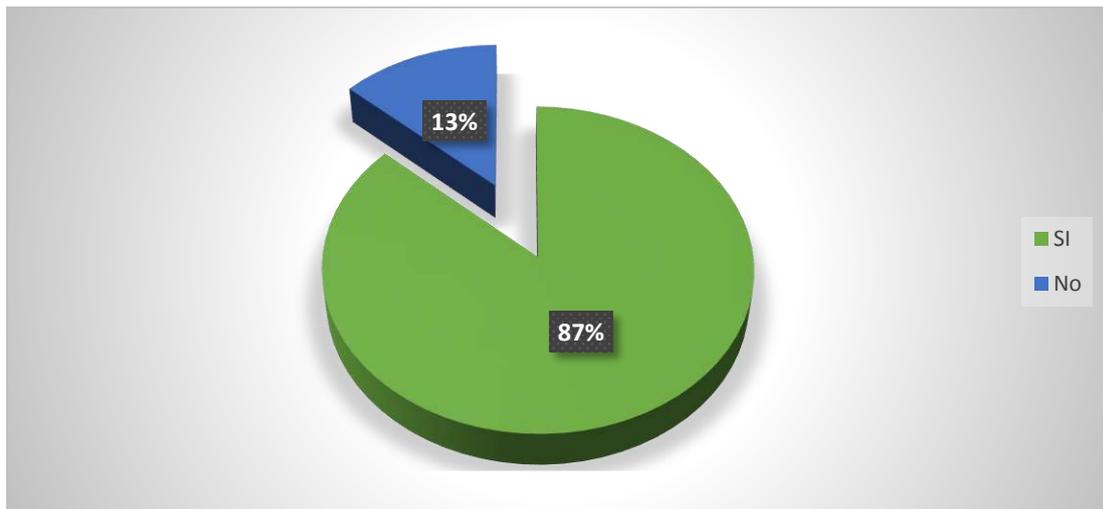
CUADRO Nro. 9

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	13	86,70 %
NO	2	13,30 %
TOTAL	15	100 %

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 9



INTERPRETACIÓN:

En esta interrogante, 13 de las personas entrevistadas que equivale al 86,7% creen que los accidentes de tránsito provocados por conducir vehículos con llantas mal estado, disminuirían si se aumenta la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal; mientras que, las 2 personas restantes que corresponde al 13,3%, respondieron de forma negativa lo preguntado.

ANÁLISIS:

Como se aprecia en el gráfico, la mayoría de profesionales entrevistados concuerdan en la creencia de que los accidentes de tránsito provocados por conducir vehículos con llantas en mal estado, podrían disminuir si se eleva la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal.

Los encuestados manifiestan que gracias a las sanciones drásticas que se establece en el Código Orgánico Integral Penal, los accidentes de tránsito han disminuido en gran medida según la información de los medios. Por lo tanto, resulta necesario elevar aún más la sanción para aquellas personas que circulan con llantas en mal estado debido a la peligrosidad que esto conlleva, puesto que un vehículo en estas circunstancias sumado a las condiciones de las vías, están en riesgo total de provocar un accidente de tránsito que puede terminar incluso con la vida de las personas. En tal virtud, el sentido de la norma expresaría precautelar los derechos de las terceras personas que podrían verse involucrados en los accidentes de tránsito. Existe una minoría que responde negativamente a lo preguntado, los cuales manifiestan que resulta embarazoso el cambio del tipo penal para elevar la sanción en la ley; sin embargo, declaran que resultaría como una severa advertencia a los conductores para que se limiten a conducir vehículos en mal estado.

PREGUNTA Nro. 5

5.- ¿Cree usted conveniente que se sancione con pena privativa de libertad de seis meses a un año y disminución de diez puntos en la licencia de conducir, a la persona que conduzca un vehículo con llantas lisas o en mal estado? Resulta necesario aclarar que, de darse la reforma al Código Orgánico Integral Penal, cambiaría el tipo penal convirtiéndose en delito de tránsito y no como contravención, según consta actualmente. Determine.

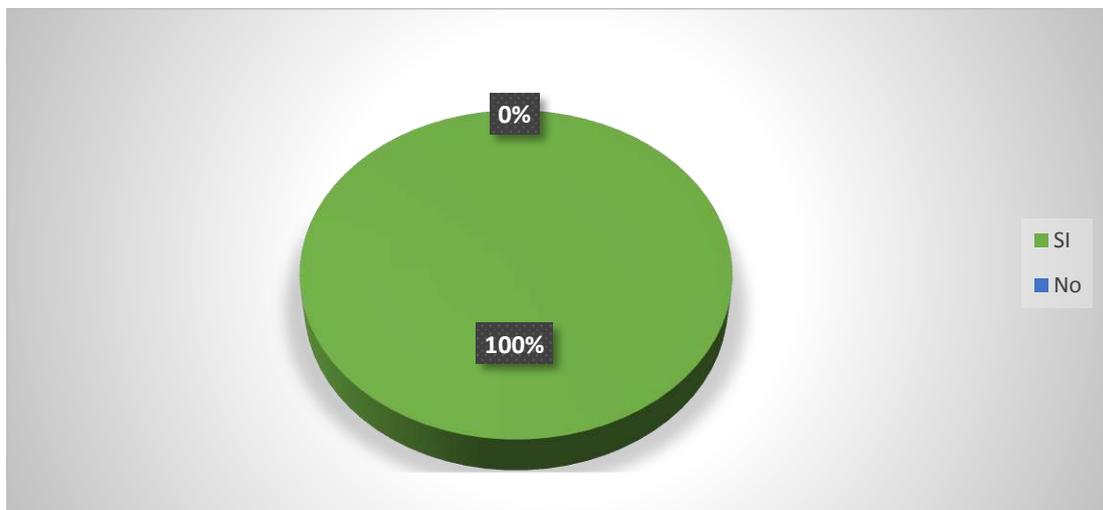
CUADRO Nro. 10

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	15	100 %
NO	0	0 %
TOTAL	15	100 %

Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional.

Autora: Carolina Elizabeth Ojeda Sánchez.

GRÁFICO Nro. 10



INTERPRETACIÓN:

En la presente interrogante, el 100% de entrevistados que corresponde a 15 personas, manifiestan que les consta que están completamente de acuerdo en que se sancione con pena privativa de libertad de seis meses a un año y disminución de diez puntos en la licencia de conducir, a la persona que conduzca un vehículo con llantas lisas o en mal estado; quedando el 0%, para la respuesta negativa a la pregunta.

ANÁLISIS:

Indudablemente, como sostén de la presente investigación, los profesionales entrevistados supieron declarar en su totalidad la necesidad de elevar la sanción para los conductores de vehículos con llantas en mal estado. Algunos de ellos manifestaron cierto desacuerdo en el cambio del tipo penal; no obstante, el fin propuesto se ha visto absolutamente respaldado, debido al fin mismo de la reforma al Código Orgánico Integral Penal.

Los entrevistados manifiestan que el endurecimiento de las penas en las leyes ecuatorianas, siempre ha generado buenos resultados. En el presente caso tendría que ver con efectivizar los principios establecidos en la constitución que tienen que ver estrictamente con la garantía de los derechos fundamentales, dentro de los que prevalece el derecho a la vida por sobre todos aquellos que le son inherentes.

Por otro lado, ha sido claramente determinada la peligrosidad de la circulación de un vehículo con llantas lisas, cuya circunstancia no puede conducir a otra cosa que la provocación de accidentes de tránsito, los que generalmente terminan con la muerte de los ocupantes o terceros en aquellos escenarios.

Por tal razón, es absolutamente necesario que se brinde un proyecto de reforma al Código Orgánico Integral Penal, en el sentido sancionar con pena privativa de libertad de seis meses a un año y disminución de diez puntos en la licencia de conducir, a la persona que conduzca un vehículo con llantas lisas o en mal estado. No obstante, se debe aclarar que se debe cambiar el tipo penal convirtiéndose en delito y dejaría de ser contravención como consta actualmente.

7. DISCUSIÓN.

7.1. Verificación de objetivos.

Al inicio de mí trabajo investigativo, me propuse la verificación de cuatro objetivos, uno general y tres específicos, siendo éstos los siguientes:

OBJETIVO GENERAL:

- **Realizar un estudio crítico, jurídico y doctrinario del Código Orgánico Integral Penal, con referencia a las contravenciones.**

Este objetivo se encuentra plenamente justificado en razón de que se ha analizado en forma pausada y reflexiva el marco legal en relación a las contravenciones de tránsito, la proporcionalidad de las penas y el procedimiento para el juzgamiento de contravenciones de tránsito.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- **Demostrar la necesidad de reformar el Código Orgánico Integral Penal, en cuanto a la sanción que establece, por conducir vehículos con llantas lisas.**

El primer objetivo específico ha sido demostrado en virtud de que la población encuestada y entrevistada ha dado razón, mediante los resultados obtenidos en el estudio de campo cuyas derivaciones han sido analizadas minuciosamente en la presente investigación.

- **Demostrar que existen más accidentes de tránsito por conducir vehículos con llantas lisas.**

El segundo objetivo ha sido demostrado con los resultados arrojados por los profesionales del Derecho que fueron encuestados y entrevistados; es decir, la mayoría de los resultados del estudio de campo son concordantes y demuestran que en efecto uno de las causas principales para que se provoquen los accidentes de tránsito, tiene que ver con la conducción de vehículos con llantas lisas o en mal estado, lo que puede ocasionar pérdidas económicas y de vidas humanas.

- **Proponer un proyecto de reforma al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal.**

El tercer objetivo ha sido demostrado en forma contundente, pues se ha receptado el criterio legal de funcionarios experimentados y con conocimiento pleno del problema y adicionalmente se ha sustentado posiciones y argumentos en base a conceptos de autores del derecho penal, y en cuanto a la investigación de campo se ha podido verificar a través de la quinta pregunta de la encuesta y entrevista. Así mismo, pues en la parte final de la presente investigación jurídica, consta el Proyecto de Reforma Legal al Código Orgánico Integral Penal, el mismo que se elaboró en el sentido sancionar con pena privativa de libertad de seis meses a un año y disminución de diez puntos en la licencia de conducir, a la persona que conduzca un vehículo con llantas lisas o en mal estado.

7.2. Contrastación de hipótesis.

La Hipótesis planteada en el proyecto de investigación fue la siguiente:

Es imperioso reformar al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, considerando que la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas, conlleva una pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir, no obstante lo considero muy leve, por cuanto la negligencia en esta situación, puede ocasionar un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado; motivo por el cual al endurecer la sanción se estaría evitando la imprudencia de muchos conductores de manejar vehículos con llantas lisas, al igual que daños materiales y lesiones o muerte de una o varias personas.

De los resultados arrojados por la investigación jurídica del presente tema, se puede determinar la positividad de la hipótesis planteada en el proyecto de tesis. En el análisis brindado en la revisión de literatura se sustenta la importancia de prevenir los accidentes de tránsito y de manera general, de prevenir el cometimiento de infracciones penales como un fin primordial de la Ley; así mismo, el estudio de campo realizado mediante encuestas y entrevistas a profesionales del derecho, convalida la hipótesis planteada por cuanto resulta indispensable el endurecimiento de las sanciones en la temática propuesta.

7.3. Fundamentación jurídica para la Propuesta de Reforma Legal.

El Código Orgánico Integral Penal, en el Título I, que se refiere a La Infracción Penal en General, específicamente en su artículo 18 señala: "Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código".

El art. 19 señala: “Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.”

Delito, es: “La Acción que va en contra de lo establecido por la ley y que es castigada por ella con una pena grave”⁷¹.

El tratadista Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, señala que: “contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión de la ley”⁷².

Así mismo, Manuel Sánchez Zuraty, en su Diccionario Básico de Derecho, señala que: “contravención es el acto contrario a una norma jurídica o mandato.”⁷³

Como podemos darnos cuenta, la diferencia entre delito y contravención, se basa en la gravedad del hecho

El art. 371 del mismo cuerpo legal, señala: Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

De todo lo citado, podemos darnos cuenta que la terminología “Contravención” se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido; y, que su castigo o sanción es más leve que cuando se comete un delito, y que por lo general no suele ser la privación de la libertad si

⁷¹

https://www.google.com.ec/?gfe_rd=cr&ei=UqVJV9L6KfKw8wfe0K6wCw&gws_rd=ssl#q=que+es+delito.

⁷² CABANELLAS, Guillermo, Tomo IV, Onceava Edición, Editorial HeliastaSRL, Buenos Aires 1979, Pág. 108.

⁷³ Sánchez Zuraty, Manuel, Diccionario Básico de Derecho, Tomo I, Editorial Tapa Dura, Buenos Aires 2011, Pág. 108.

no sanciones pecuniarias o trabajo comunitario o de pérdida de ciertos derechos relacionados con la actividad que se llevaba a cabo al momento de realizar la contravención como pérdida de puntos o suspensión de la licencia de conducir, entre otras.

Sin embargo, creo conveniente establecer una sanción más dura al art. 383 del Código Orgánico Integral Penal que señala: “La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción”⁷⁴.

Como podemos observar, la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas, es con una pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir, por lo que a mi parecer es muy leve, ya que la persona que conduce con llantas lisas, puede ocasionar un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, por lo que al endurecer la sanción se estaría evitando la imprudencia de muchos conductores de manejar vehículos con llantas lisas, así como evitaríamos tanto daños materiales como lesiones o muerte de una o varias personas, lo que significaría que ya no se estaría cometiendo una contravención sino un delito.

⁷⁴ Código Orgánico Integral Penal. Art. 383.

8. CONCLUSIONES.

Del presente trabajo investigativo se desprenden las siguientes conclusiones:

- La seguridad vial y su eficiencia está determinada por la armónica participación de los elementos del sistema de tránsito.
- Poder punitivo implica todo ejercicio de coerción estatal que no persigue la reparación.
- El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución.
- La seguridad jurídica, que nace de la buena calidad del sistema legal, desde la perspectiva de la sociedad y de sus miembros, apunta a la estabilidad legal y la rigurosa aplicación del principio de jerarquía normativa.
- Los derechos fundamentales, tienen igual jerarquía.
- En este sentido, una contravención de tránsito es una violación menor al deber objetivo de cuidado.
- Las contravenciones de tránsito son pequeñas irregularidades de la conducta y constituyen actos antijurídicos.
- El principio de proporcionalidad caracteriza la idea de justicia en el marco de un Estado de Derecho.

9. RECOMENDACIONES.

Considero necesario manifestar las siguientes recomendaciones:

- La Fiscalía conjuntamente con los miembros de la Agencia Nacional de Tránsito y estudiantes de la Carrera de Derecho de las Universidades del país, deberían dar a conocer a la ciudadanía en general sobre lo que contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Que se emplee convenientemente los medios de comunicación social con programas en los cuales se dé una función orientadora legal y cultural, en el cual se difunda educación vial y la normativa vigente de tránsito.
- Se considera necesario que se capacite eficientemente tanto a los Agentes Civiles de Tránsito como a la Policía Nacional para la correcta aplicación de las normas de tránsito tipificadas en nuestro Código Orgánico Integral Penal.
- Los conductores, peatones y agentes de tránsito deben contribuir a reducir el aumento de accidentes de tránsito, siendo prudentes al conducir y ejerciendo los debidos controles en las vías y calles, respectivamente.
- La Fiscalía, Juzgado de Garantías Penales y de Tránsito y el Sistema Integrado de Accidentes de Tránsito deben investigar y sancionar los delitos de tránsito en los cuales existan o no decesos, de manera transparente y eficiente, en beneficio de la población.
- Es indispensable que tanto los conductores profesionales como no profesionales cuiden el estado físico de sus vehículos, en especial de sus neumáticos y reduzcan la velocidad al circular por las calles y vías, sobre

todo en situaciones en que exista el peligro inminente de sufrir un accidente.

- La ciudadanía debe colaborar activamente y sin temor con la investigación de los accidentes de tránsito con muerte, ya que esto permitirá hacer justicia a favor de las víctimas.
- Es imperioso plantear una reforma jurídica al Código Orgánico Integral Penal en cuanto a la proporcionalidad de la sanción determinada en su Art. 383.

9.1. Propuesta de Reforma Legal.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

LA ASAMBLEA NACIONAL

EL PLENO

Considerando:

Que, el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador enmarca al ordenamiento jurídico nacional dentro de los lineamientos de un Estado constitucional de derechos y justicia, y que es necesario realizar cambios normativos que respondan coherentemente al espíritu de la Constitución;

Que, en el inciso primero del artículo 424, se ordena que la Constitución es la Norma Suprema del Estado y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico y, por lo tanto, las normas y los actos del poder público deben mantener conformidad con las disposiciones constitucionales;

Que, el artículo 76 de la Constitución ordena que en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, como en el caso de los penales, se asegurará las garantías que integran el debido proceso, garantías

de la defensa para la persona procesada y garantías para las víctimas, que deben ser canalizadas a través de la ley penal;

Que, de conformidad con el artículo 76 de la Constitución se debe establecer la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, deben existir sanciones no privativas de la libertad, las que tienen que respetar los derechos de las personas y ser impuestas mediante procedimientos adversariales, transparentes y justos;

Que, en uso de las atribuciones que le confiere el artículo 120, numeral 6 de la Constitución, expide la siguiente:

LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL:

Art. 1.- Modifíquese el Art. 383, por el siguiente:

Art. 383 “La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año y disminución de diez puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción”.

Art. 2.- El artículo sustitutivo precedente entrará a formar parte de la Sección Segunda, de los Delitos Culposos de Tránsito; perteneciente al Capítulo Octavo, de las Infracciones de Tránsito; perteneciente al Título IV, de las Infracciones en Particular; que pertenece al Libro Primero, de la infracción Penal.

Art. 3.- La Sección Tercera denominada: “Contravenciones de Tránsito”, iniciará a partir del Art. 384.

Artículo final: Esta ley entrará en vigencia a partir de su promulgación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito de la República del Ecuador, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, a los ... días del mes de... de 2017.

.....

.....

PRESIDENTA

SECRETARIA

10. BIBLIOGRAFÍA.

ACKERMAN, FERRER, PIÑA, ROSATTI. Diccionario Jurídico. Editorial Rubinzal-Culzoni. (2012). Santa Fe. Tomo II.

CHINCHILLA Marcos, MEJIAS Lilliana, Solano Lilliana, “PROYECTO MODIFICACIÓN DEL COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES”, diciembre 1992.

CHANAMÉ ORBE, Raúl, 2010, Diccionario de Derecho Constitucional, Editorial ADRUSS, Lima-Perú.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Corporación de Estudios y Publicaciones. 2015.

Código Orgánico Integral PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. 2016.

CABANELLAS DE LA TORRE, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Tomo IV, Onceava Edición, Editorial Heliasta SRL, Buenos Aires 1979.

DICCIONARIO HISPANOAMERICANO DE DERECHO. Grupo Latino Editores. Bogotá. (2008). Tomo II.

DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. (1982). Ediciones OCÉANO S.A. Barcelona-España.

DICCIONARIO HISPANOAMERICANO DE DERECHO. Grupo Latino Editores. Bogotá. (2008). Tomo I.

ENCICLOPEDIA SALVAT PARA TODOS, Tomo VI,

FERRAJOLI, Luigi, 2009, Los Fundamentos de los Derechos Fundamentales, Cuarta Edición, Editorial Trotta, Madrid-España.

GUERRERO VIVANCO, Walter. Los sistemas procesales penales. *Editorial Pudelco, Quito*, 2001.

GONZÁLEZ CASTRO, JOSÉ. La Teoría del delito: Programa de formación inicial de la Defensa Pública de Costa Rica. Costa Rica 2008.

HUENCHUAN Sandra, “La familia en su Relación con la Sociedad”, Editorial Grijalva, Quito-Ecuador, 2002.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Registro Oficial Suplemento 398 de 07 de agosto del 2008, Última modificación: 05 de mayo del 2017.

LÓPEZ OLIVA, José, 2011, La Consagración del Principio de Seguridad Jurídica como consecuencia de la Revolución Francesa de 1789, en Revista Prolegómenos – Derechos y Valores, Bogotá-Colombia.

OSSORIO, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina, 2007.

Resolución No. 008-DIR-2017-ANT, Reglamento Matriculación Vehicular.

Resolución de la Agencia Nacional de Tránsito 46, Registro Oficial Edición Especial 383 de 20 de diciembre del 2012.

SECO, OLIMPIA, GABINO. Diccionario del Español Actual. Santillana Ediciones Generales, S.L. (2008). Volumen II.

SÁNCHEZ ZURATY, Manuel, Diccionario Básico de Derecho, Tomo I, Editorial Tapa Dura, Buenos Aires 2011.

RECURSOS DE INTERNET.

https://www.google.com.ec/?gfe_rd=cr&ei=UqVJV9L6KfKw8wfe0K6wCw&gws_rd=ssl#q=que+es+delito.

http://www.institutoroche.es/Legal_nociones_basicas_de_derecho/V3.html, 23-02-2014

<http://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo>

scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres#scribd

<http://ethosyalante.blogspot.com/2010/05/el-concepto-de-persona.html>

http://www.mercaba.org/Filosofia/AQUINO/24_la_persona.htm

<http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones/libros/458/vehiculos.pdf>
<https://es.wikipedia.org/wiki/Conductor>.

<https://www.fondodeculturaeconomica.com/obras/suma/r3/buscar.asp?idVocabulum=99&starts=T&word=tr%E1fico%20/%20>

<http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones/libros/458/vehiculos.pdf>

<http://www.derecho.com/c/Derechos+fundamentales>, 23-02-2014

<http://www.terragnijurista.com.ar/libros/pplibert.htm>

http://www.criminologia.org.es/aportaciones/segundo/clasepenitenciario_05112010.pdf

http://www.codhey.org/sites/all/documentos/Doctos/Recomendaciones/Rec_2013_25.pdf, 01-03-2014

<http://www.ifrc.org/es/introduccion/disaster-management/sobre-desastres/que-es-un-desastre/que-es-la-vulnerabilidad/>

<http://es.thefreedictionary.com/vulnerable>

<http://definicion.de/vulnerabilidad/#ixzz3tOKyas5O>
<http://lexicoon.org/es/endurecer>

<http://gramaticalia.com/definicion/severizar>

<http://www.circulaseguro.com/que-es-el-neumatico/>

<https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>

<https://edukavital.blogspot.com/2013/01/conceptos-y-definicion-de-trafico.html>

<http://quesignificado.com/imprudencia/>

<http://quesignificado.com/impericia/>

<http://definicion.de/negligencia/>

<http://definicion.de/acta-policial/>

<http://definicion.de/resolucion-judicial/>

<http://definicion.de/sentencia/>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/vision-mision-y-objetivos#.WVuuLojhDcc>

<http://www.comisiontransito.gob.ec/valores/>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3906-fallecidos-diciembre-2016>

11. ANEXOS.



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA:

Con la finalidad de recolectar información necesaria para la realización de la investigación de campo sobre el tema: **“NECESIDAD DE ENDURECER LAS SANCIONES PARA LAS PERSONAS QUE CONDUCEN VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, REFÓRMESE EL ARTÍCULO 383 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL”**; le ruego conteste el siguiente cuestionario de preguntas:

CUESTIONARIO:

1.- ¿Tiene usted conocimiento sobre el Código Orgánico Integral Penal, con referencia a las contravenciones?

SI () NO ()

¿Por qué?

.....

.....

2.- ¿Considera usted que la conducción de un vehículo con llantas lisas o en mal estado pone en riesgo la seguridad de los ocupantes?

SI () NO ()

¿Por qué?

.....

3.- ¿Cree usted que hay un incremento de los accidentes de tránsito por cuanto no existen sanciones drásticas para los conductores que circulan con vehículos que tienen llantas lisas o en mal estado?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....
.....

4.- ¿Según su criterio personal es idónea la acción de la Fiscalía, Juzgado de Garantías Penales y el Sistema Integrado de Accidentes de Tránsito en la investigación y sanción de los accidentes de tránsito ocurridos en el país, por conducir con neumáticos lisos o en mal estado?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....
.....

5.- ¿De acuerdo a su criterio, considera usted imperioso efectuar una reforma al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, considerando una sanción más drástica por conducir un vehículo con llantas lisas?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....
.....

¡Gracias por su Colaboración!

FORMULARIO DE ENTREVISTA:

1.- ¿Sabe y conoce las sanciones establecidas para contravenciones y delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal?

SI () NO ()

2.- ¿Conoce usted sobre accidentes de tránsito provocados por conducir vehículos con llantas en mal estado? Determine.

SI () NO ()

3.- ¿Está de acuerdo sobre la sanción para la contravención de conducción de vehículo con llantas en mal estado, establecida en el Código Orgánico Integral Penal?

SI () NO ()

4.- ¿Cree usted que los accidentes de tránsito provocados por conducir vehículos con llantas mal estado, disminuirían si se aumenta la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal?

SI () NO ()

5.- ¿Cree usted conveniente que se sancione con pena privativa de libertad de seis meses a un año y disminución de diez puntos en la licencia de conducir, a la persona que conduzca un vehículo con llantas lisas o en mal estado? Resulta necesario aclarar que, de darse la reforma al Código Orgánico Integral Penal, cambiaría el tipo penal convirtiéndose en delito de tránsito y no como contravención, según consta actualmente. Determine.

SI () NO ()
¡Gracias por su colaboración!



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

“NECESIDAD DE ENDURECER LAS SANCIONES PARA LAS PERSONAS QUE CONDUCEN VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, REFÓRMESE EL ARTÍCULO 383 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL”

PROYECTO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADA

POSTULANTE:

CAROLINA ELIZABETH OJEDA SÁNCHEZ

Loja – Ecuador

2016

1. TEMA.

“NECESIDAD DE ENDURECER LAS SANCIONES PARA LAS PERSONAS QUE CONDUCEN VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, REFÓRMESE EL ARTÍCULO 383 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL”

2. PROBLEMÁTICA

El Código Orgánico Integral Penal, en el Título I, que se refiere a La Infracción Penal en General, específicamente en su artículo 18 señala: “Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”.

El art. 19 señala: “Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.”

Delito, es: “La Acción que va en contra de lo establecido por la ley y que es castigada por ella con una pena grave.”⁷⁵

El tratadista Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, señala que: “contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito de la ley.”⁷⁶

Así mismo, Manuel Sánchez Zuraty, en su Diccionario Básico de Derecho, señala que: “contravención es el acto contrario a una norma jurídica o mandato.”⁷⁷

⁷⁵https://www.google.com.ec/?gfe_rd=cr&ei=UqVJV9L6KfKw8wfe0K6wCw&gws_rd=ssl#q=que+es+delito.

⁷⁶ CABANELLAS, Guillermo, Tomo IV, Onceava Edición, Editorial Heliasta SRL, Buenos Aires 1979, pág. 108.

⁷⁷ Sánchez Zuraty, Manuel, Diccionario Básico de Derecho, Tomo I, Editorial Tapa Dura, Buenos Aires 2011, pág. 108.

Como podemos darnos cuenta, la diferencia entre delito y contravención, se basa en la gravedad del hecho

El art. 371 del mismo cuerpo legal, señala: Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

De todo lo citado, podemos darnos cuenta que la terminología “Contravención” se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido; y, que su castigo o sanción es más leve que cuando se comete un delito, y que por lo general no suele ser la privación de la libertad si no sanciones pecuniarias o trabajo comunitario o de pérdida de ciertos derechos relacionados con la actividad que se llevaba a cabo al momento de realizar la contravención como pérdida de puntos o suspensión de la licencia de conducir, entre otras.

Sin embargo, creo conveniente establecer una sanción más dura al art. 383 del Código Orgánico Integral Penal que señala: “La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción”⁷⁸.

⁷⁸ Código Orgánico Integral Penal. Art. 383.

Como podemos observar, la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas, es con una pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir, por lo que a mi parecer es muy leve, ya que la persona que conduce con llantas lisas, puede ocasionar un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, por lo que al endurecer la sanción se estaría evitando la imprudencia de muchos conductores de manejar vehículos con llantas lisas, así como evitaríamos tanto daños materiales como lesiones o muerte de una o varias personas, lo que significaría que ya no se estaría cometiendo una contravención sino un delito.

3. JUSTIFICACIÓN.

La justificación para el desarrollo del presente proyecto de investigación y ejecución del informe final, se enmarca en tres ejes programáticos de tipo académico, social y eminentemente de carácter jurídico.

Académicamente, el desarrollo de la investigación en cuestión se verifica por la importancia de tratar un tema inherente al Derecho, como es el caso de una parte importante del régimen jurídico penal ecuatoriano; de tal forma que se está cumpliendo con las exigencias previstas en el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, que regula la pertinencia del estudio investigativo jurídico con aspectos inherentes a las materias de Derecho Positivo, para optar por el grado de abogada.

Desde una perspectiva social, lo que pretendo investigar, para mi punto de vista afecta los derechos constitucionales de la personas.

Jurídicamente, es totalmente pertinente demostrar la necesidad apremiante de reformar el Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal.

Por las justificaciones antes referidas, la problemática adquiere importancia y trascendencia académica, social y jurídica para ser investigada, a la vez que es factible realizarla con la aplicación de métodos, procedimientos y técnicas de investigación, además de suficientes fuentes de investigación bibliográfica, documental y de campo que aportarán para su análisis y discusión.

4. OBJETIVOS.

OBJETIVO GENERAL.

- ✚ Realizar un estudio crítico, jurídico y doctrinario del Código Orgánico Integral Penal, con referencia a las contravenciones.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- ✚ Demostrar la necesidad de reformar el Código Orgánico Integral Penal, en cuanto a la sanción que establece, por conducir vehículos con llantas lisas.
- ✚ Demostrar que existen más accidentes de tránsito por conducir vehículos con llantas lisas.
- ✚ Proponer un proyecto de reforma al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal.

HIPÓTESIS

- ✚ Es imperioso reformar al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, considerando que la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas, conlleva una pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir, no obstante lo considero muy leve, por cuanto la negligencia en esta situación, puede ocasionar un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado; motivo por el cual al endurecer la sanción se estaría

evitando la imprudencia de muchos conductores de manejar vehículos con llantas lisas, al igual que daños materiales y lesiones o muerte de una o varias personas.

5. MARCO TEÓRICO.

VEHÍCULO MOTORIZADO.

“El vehículo es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro de personas o cosas”⁷⁹.

“Los vehículos automotores incluyen todas las fuentes móviles motorizadas con autorización para circular como aeronaves, locomotoras, embarcaciones marítimas comerciales el etc”⁸⁰.

DELITO.

Delito, es: “La Acción que va en contra de lo establecido por la ley y que es castigada por ella con una pena grave.”⁸¹

CONTRAVENCIÓN

El tratadista Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, señala que: “contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión de la ley.”⁸²

Como podemos darnos cuenta, la diferencia entre delito y contravención, se basa en la gravedad del hecho.

⁷⁹ <http://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo>

⁸⁰ <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones/libros/458/vehiculos.pdf>

⁸¹ https://www.google.com.ec/?gfe_rd=cr&ei=UqVJV9L6KfKw8wfe0K6wCw&gws_rd=ssl#q=que+es+delito.

⁸² CABANELLAS, Guillermo, Tomo IV, Onceava Edición, Editorial Heliasta SRL, Buenos Aires 1979, pág. 108.

Así mismo, Manuel Sánchez Zuraty, en su Diccionario Básico de Derecho, señala que: “contravención es el acto contrario a una norma jurídica o mandato.”⁸³

De todo lo citado, podemos darnos cuenta que la terminología “Contravención” se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido; y, que su castigo o sanción es más leve que cuando se comete un delito, y que por lo general no suele ser la privación de la libertad si no sanciones pecuniarias o trabajo comunitario o de pérdida de ciertos derechos relacionados con la actividad que se llevaba a cabo al momento de realizar la contravención como pérdida de puntos o suspensión de la licencia de conducir, entre otras.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

“Art. 1.- El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución.

⁸³ Sánchez Zuraty, Manuel, Diccionario Básico de Derecho, Tomo I, Editorial Tapa Dura, Buenos Aires 2011, pág. 108.

Los recursos naturales no renovables del territorio del Estado pertenecen a su patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible”⁸⁴.

Como podemos observar, el Ecuador es un Estado constitucional de derechos, lo que significa que tanto las instituciones como las personas debemos respetar los derechos de todas las personas.

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.

Art. 18 “Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”.

Art. 19 “Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.”

Art. 371 “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

En materia de tránsito contravención son violaciones menores se enmarcan en un ámbito especial, debemos entender que actualmente una conducta punible no es únicamente la que produce resultados dañosos, sino también la omisión del deber objetivo de cuidado.

⁸⁴ Constitución de la República del Ecuador. Art. 1.

Art. 383 “La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción”⁸⁵.

De lo citado, es imperioso reformar al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, considerando que la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas, conlleva una pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir, no obstante lo considero muy leve, por cuanto la negligencia en esta situación, puede ocasionar un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado; motivo por el cual al endurecer la sanción se estaría evitando la imprudencia de muchos conductores de manejar vehículos con llantas lisas, al igual que daños materiales y lesiones o muerte de una o varias personas.

⁸⁵ Código Orgánico Integral Penal. Art. 383.

6. METODOLOGÍA.

MÉTODOS.

En el proceso de investigación socio-jurídico se aplicará el método científico, entendido como el camino a seguir para encontrar la verdad acerca de una problemática determinada. El método científico aplicado a las ciencias jurídicas implica la determinación del tipo de investigación jurídica que se pretende realizar; en el presente caso me propongo realizar una investigación "socio-jurídica", que se concreta en una investigación del Derecho tanto en sus caracteres sociológicos como dentro del sistema jurídico, esto es, relativa al efecto social que cumple la norma o a la carencia de ésta en determinadas relaciones sociales o interindividuales.

PROCEDIMIENTOS Y TÉCNICAS.

Serán los procedimientos de observación, análisis y síntesis los que requiere la investigación jurídica propuesta, auxiliados de técnicas de acopio teórico como el fichaje bibliográfico o documental; y, de técnicas de acopio empírico, como la encuesta.

El estudio de casos judiciales reforzará la búsqueda de la verdad objetiva sobre la problemática. La investigación de campo se concretará a consultas de opinión a personas conocedoras de la problemática, previo muestreo poblacional de por lo menos treinta profesionales del derecho en libre ejercicio para la aplicación de la encuesta; para la aplicación de esta técnica se plantearán cuestionarios derivados de la hipótesis, cuya operativización partirá de la determinación de variables e indicadores.

Los resultados de la investigación empírica se presentarán en gráficas con las respectivas deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que servirán para la verificación de objetivos e hipótesis y para arribar a conclusiones y recomendaciones.

7. CRONOGRAMA.

Actividades	PERIODO: ABRIL –SEPTIEMBRE 2016																											
	ABRIL				MAYO				JUNIO				JULIO				AGOSTO				SEPTIEMBRE							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
Tiempo																												
Selección y Definición del Problema y Objeto de Estudio	█	█	█	█																								
Elaboración del proyecto de Investigación y aplicación.				█	█	█	█																					
Investigación Bibliográfica							█	█	█	█	█	█																
Confrontación de los Resultados de la Investigación con los objetivos e Hipótesis											█	█	█	█	█													
Conclusiones, Recomendaciones y Propuesta Jurídica.															█	█	█											
Redacción del Informe Final, revisión y corrección																			█	█	█							
Presentación y Socialización de los Informes Finales. (tesis)																					█	█	█	█				

8. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.

a) Recursos Humanos.

Director de Tesis: Dr. Galo Stalin Blacio Aguirre. Ph.D

Encuestados. 30 abogados en libre ejercicio.

Postulante: CAROLINA ELIZABETH OJEDA SÁNCHEZ.

b) Recursos Materiales y Costos.

Materiales	Valor
Libros	100,00
Separatas de Texto	20,00
Hojas	10,00
Copias	20,00
Internet	50,00
Levantamiento de texto, impresión y encuadernación	500,00
Transporte DFSDFS	100,00
Imprevistos	200,00
Total	900,00

c) Financiamiento.

El costo total del trabajo investigativo será financiado con recursos propios de la autora del presente trabajo.

9. BIBLIOGRAFÍA.

- CABANELLAS, Guillermo, Tomo IV, Onceava, Editorial Heliasta SRL, Buenos Aires 1979.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.
- SánchezZuraty, Manuel, Diccionario Básico de Derecho, Tomo I, Editorial Tapa Dura, Buenos Aires 2011.
- Código Orgánico Integral Penal.
- https://www.google.com.ec/?gfe_rd=cr&ei=UqVJV9L6KfKw8wfe0K6wCw&gws_rd=ssl#q=que+es+delito.

ÍNDICE

PORTADA.....	i
CERTIFICACIÓN	II
AUTORÍA	III
CARTA DE AUTORIZACIÓN	IV
DEDICATORIA.....	V
AGRADECIMIENTO.....	VI
TABLA DE CONTENIDOS	VII
1. TITULO.....	1
2. RESUMEN.....	2
2.1. Abstract.....	4
3. INTRODUCCIÓN	6
4. REVISIÓN DE LITERATURA.....	8
4.1. MARCO CONCEPTUAL.....	8
4.1.1. Persona.....	8
4.1.2. Conductor.....	9
4.1.3. Pasajero.....	10
4.1.4. Vehículo Motorizado.....	11
4.1.5. Delito.....	12
4.1.6. Contravención.....	13
4.1.7. Endurecer y Severizar.....	14
4.1.8. Neumáticos.....	16

4.1.9. Penas y sanciones.....	16
4.1.10. Accidentes de Tránsito.	17
4.1.11. Muertes.....	18
4.1.12. Parque automotor.	19
4.1.13. Tráfico.....	19
4.1.14. Responsabilidad Vial.	20
4.1.15. Imprudencia, Impericia.	20
4.1.16. Negligencia.....	21
4.1.17. Partes Policiales.	22
4.1.18. Proceso Legal.....	23
4.1.19. Resoluciones – Sentencias.	24
4.2. MARCO DOCTRINARIO.....	26
4.2.1. Antecedentes de Tránsito.....	26
4.2.2. Antecedentes de la evolución normativa en el Ecuador en materia de tránsito.	28
4.2.3. Medidas para prevenir accidentes de Tránsito.	31
4.2.4. Privación de Libertad.....	32
4.2.5. Derecho a la Seguridad Jurídica.....	33
4.2.6. Vulneración.....	34
4.2.7. Derechos Fundamentales.....	36
4.2.8. Organismo de Regularización, Control y Sanción.	39
4.2.9. Endureciendo de las penas en materia de tránsito.....	41
4.2.10. Causas y consecuencias de severizar las penas.	44
4.2.11. Las infracciones de tránsito y su incidencia en la mortalidad.	45

4.2.12. La seguridad vial y la responsabilidad de los conductores.	45
4.2.13. Los procesos penales en materia de tránsito.	47
4.2.14. Medidas cautelares y sustitutivas en materia de tránsito.....	47
4.3. MARCO JURÍDICO.....	49
4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.	49
4.3.2. Código Orgánico Integral Penal.....	52
4.3.3. Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	54
4.3.4. Resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito.....	60
Control Operativo de Tránsito en el cantón Loja, provincia de Loja.....	68
4.4. DERECHO COMPARADO.....	70
4.4.1. Chile:	70
4.4.2. Argentina:	76
4.4.3. España:	77
5. MATERIALES Y MÉTODOS.....	84
5.1. Materiales.	84
5.2. Métodos.	84
5.3. Procedimientos y Técnicas.	85
6. RESULTADOS.....	87
6.1. Análisis e interpretación de los resultados de las encuestas	87
6.2. Análisis e interpretación de los resultados de las entrevistas.	97
7. DISCUSIÓN.....	108
7.1. Verificación de objetivos	108
7.2. Contrastación de hipótesis.....	110

7.3.Fundamentación jurídica para la Propuesta de Reforma Legal.	110
8. CONCLUSIONES.	113
9. RECOMENDACIONES.	114
9.1.Propuesta de Reforma Legal.	116
10. BIBLIOGRAFÍA.	119
11. ANEXOS.	122
PROYECTO DE TESIS.	125
ÍNDICE.	142