

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

**ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y
ADMINISTRATIVA**

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

“NECESIDAD DE REGULAR LA REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES EN EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD SEÑALADA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.”

Tesis previa a la obtención del título de abogado.

AUTOR:

Alex Benjamín Quezada Quizhpe

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. Ángel Hoyos Escaleras Mg. Sc.

Loja – Ecuador

2015



CERTIFICACIÓN.

Dr. Ángel Hoyos Escaleras. Mg. Sc.

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

CERTIFICO:

Que el presente trabajo investigativo del Sr. Alex Benjamín Quezada Quizhpe, cuyo título es "NECESIDAD DE REGULAR LA REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES, EN EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD SEÑALADA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL", ha sido dirigido y revisado prolijamente en su forma y contenido de acuerdo a las normas de graduación vigentes en la Universidad Nacional de Loja, por lo que autorizo su presentación ante el respectivo tribunal de grado.

Loja, 03 de julio 2015.



Dr. Ángel Medardo Hoyos Escaleras.

DIRECTOR DE TESIS.

AUTORIA.

Declaro que los criterios vertidos en el presente trabajo de investigación, previo al Grado de Licenciado en Jurisprudencia y a la obtención del Título de Abogado, intitulado: "NECESIDAD DE REGULAR LA REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES, EN EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD SEÑALADA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL" son de responsabilidad absoluta del autor, salvo las citas textuales que constan como tales en el desarrollo de la tesis.

FIRMA:.....

AUTOR: Alex Benjamín Quezada Quizhpe.

CÉDULA: 1104538085

FECHA: 07- Julio-2015

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

Yo, Alex Benjamín Quezada Quizhpe, declaro ser el autor de la Tesis titulada: "NECESIDAD DE REGULAR LA REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES, EN EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD SEÑALADA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL" Como requisito para optar al Grado de: ABOGADO: autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

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

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

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, 27 de julio del dos mil quince, firma el autor.

FIRMA:.....

AUTOR: Alex Benjamín Quezada Quizhpe.

CÉDULA: 1104538085

DIRECCIÓN: Sector La Banda, Av. Chuquiribamba y Calle Pedro Pacheco

CORREO ELECTRÓNICO: alexderecho_1988@hotmail.com

TELÉFONO CELULAR: 0981591737

DATOS COMPLEMENTARIOS

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Ángel Medardo Hoyos Escaleras

PRESIDENTE : Dr. Leandro Rodrigo Peña Merino, Mg. Sc.

VOCAL: Dr. Carlos Manuel Rodríguez, Mg. Sc.

VOCAL: Dr. Oscar Leonardo Vélez Sánchez, Mg. Sc.

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación previo al Grado de Licenciado en Jurisprudencia y la obtención del Título de Abogado lo dedico primeramente a Dios por haberme regalado el don más valioso sobre la faz de la tierra, la vida, en segundo lugar a mi querida madre ROSA QUIZHPE, por su apoyo, amor quien a sido pilar fundamental para lograr llegar a cumplir mi objetivo a mis hermanas JESSICA VERONICA QUEZADA quienes siempre han estado a mi lado brindándome su apoyo de manera incondicional, a ellos, y a cada una de mis amistades que directa e indirectamente me han estado brindando su apoyo el cual ha sido de vital importancia para yo poder dar cumplimiento con una de mis metas propuestas.

ALEX BENJAMÍN QUEZADA QUIZHPE

AUTOR

AGRADECIMIENTO

En el presente trabajo investigativo quiero dejar constancia de mi sincera gratitud a la Universidad Nacional de Loja, especialmente al Área Jurídica, Social y Administrativa, Carrera de Derecho, por haberme permitido formarme dentro de sus aulas en el maravilloso campo del Derecho. De la misma manera también mis más sinceros agradecimientos ala Dr.Ángel Medardo Hoyos, quien con el profesionalismo que lo caracteriza, paciencia y absoluta responsabilidad, dirigió y oriento mi trabajo de tesis hasta su culminación.

.....

ALEX BENJAMÍN QUEZADA QUIZHPE

AUTOR.

TABLA DE CONTENIDOS

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. Regulación

4.1.2. Reducción de puntos

4.1.3. Licencias de conducir

4.1.4. Contravenciones

4.1.5. Principio de legalidad

4.1.6. Inconvenientes jurídicos

4.1.7. Contradicción jurídica

4.1.8. Inseguridad Jurídica

4.1.9. Personas

4.1.10. Infracciones de tránsito	
4.2. MARCO DOCTRINARIO	
4.2.1. Aplicación de la rebaja de puntos en las licencias de conducir	
4.2.2. La rebaja de puntos en las contravenciones muy graves	
4.3. MARCO JURÍDICO	
4.3.1. Constitución de la República del Ecuador	
4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	
4.3.3. Código Orgánico Integral Penal	
5. MATERIALES Y MÉTODOS	
6. RESULTADOS	
6.1. Resultados de la aplicación de la encuesta	
6.2. Resultados de las entrevistas	
7. DISCUSIÓN	
7.1. Verificación de objetivos	
7.2. Contrastación de hipótesis	
7.3. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma	
8. CONCLUSIONES	
9. RECOMENDACIONES	
9.1. Propuesta de reforma legal	
10. BIBLIOGRAFÍA	
11. ANEXOS	
ÍNDICE	

TÍTULO

“NECESIDAD DE REGULAR LA REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES, EN EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD SEÑALADA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”

2. RESUMEN

El artículo 97 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir. Dichas licencias serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida. Entre otras infracciones para las contravenciones muy graves, se reducirá 10 puntos a la licencia de conducir

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

Si se contempla en el Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, la rebaja de 10 puntos a las

licencias de conducir para las infracciones muy graves; pero, por otro lado en dichas infracciones muy graves, aumenta de 15 a 30 puntos a la licencia de conducir, constituye una contradicción jurídica, en la aplicación de la norma, causando inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito.

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

2.1. Abstract.

Article 97 of Law on Land Transport, Traffic and Road Safety establishes the scoring system applied to driver's licenses. These licenses will be awarded 30 points for their regular term of five years term, and a set point reduction will be used for each violation. Among other offenses for serious offenses, 10 points will be reduced to driver's license

But the fact is that Art. 71 of Law s / n, R.O. 415-S, 29-III-2011, amending the Law on Land Transport Traffic and Road Safety, which disappeared by now these offenses in the Criminal Code of Integral. increased the rebate points 15-30 points, which goes against the principle of legality, because there is a contradiction between the points table rebate which Art. 97 of the said Act, which establishes the rebate 10 points a driver's license in the case of very serious infringements, while in the reform of the Organic Law of Land Transport, the discount increases to 15-30 points, in the same class of very serious offenses.

If it is contemplated in Article 97 of the Law on Land Transport, Traffic and Road Safety, the reduction of 10 points to driver's licenses for very serious offenses.; but on the other hand in these very serious infringements, increases of 15-30 points to the driver's license is a legal

contradiction in the application of the rule, causing legal uncertainty, people that have led to a traffic violation.

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

3. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación jurídica, ha abordado un tema importante dentro de la realidad social actual, de la reducción de puntos a las licencias de conducir para las contravenciones muy graves o de primera clase, en relación al principio de legalidad, señaladas en el Código Orgánico Integral Penal.

En el marco de la investigación de campo, del presente trabajo de investigación se encuentra estructurado de la siguiente manera: Título, Resumen, abstract, Introducción, revisión de literatura con marco Conceptual marco doctrinario y marco jurídico, materiales y métodos, resultados con análisis de la aplicación de la encuesta y resultados de la entrevista, discusión con la verificación de objetivos, contrastación de hipótesis y fundamentación jurídica de la propuesta de reforma, conclusiones, recomendaciones y la propuesta de reforma todo ello analizando la congruencia en la aplicación de infracciones para la rebaja de puntos señaladas para las contravenciones muy graves.

Para un mejor desarrollo del presente trabajo, en la revisión de literatura se analiza lo siguiente: Marco Conceptual que comprende: Regulación, reducción de puntos, licencias de conducir, contravenciones, principio de legalidad, inconvenientes jurídicos, contradicción jurídica, inseguridad Jurídica, personas, infracciones de

tránsito; Marco Doctrinario: Aplicación de la rebaja de puntos en las licencias de conducir, la rebaja de puntos en las contravenciones muy graves; Marco Jurídico: Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Código Orgánico Integral Penal.

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

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

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Regulación

La regulación para Manuel Ossorio es el “*Ordenamiento o régimen de algo. Tasación de honorarios*”¹

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

Guillermo Cabanellas, sobre la regulación habla de regula, en la que indica que es “*Regla jurídica más o menos amplia deducida de una ley o por un jurista, y que ofrece solución para un número de cuestiones*”²

¹ OSSORIO, MANUEL, Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2008, p. 827

La falta de regulación es que no se encuentra estipulado en la ley, existen derechos u obligaciones que muchas de las veces no son respetadas, por lo cual el legislador debe regular para cumplir con las obligaciones a que ha sido incumplido por las personas. Como es el caso de acoso laboral que nada al respecto se regula en la legislación laboral, siendo actos utilizados por los empleadores para ridiculizar al trabajador y con ello alcanzar que esta persona renuncie a su trabajo, con el propósito que con la renuncia no alcance a demandar un despido intempestivo y con ello evitar pagos remunerativos a que la ley le otorga al trabajador, cuando esto se suscita.

Para este autor la regulación es una ley que debe dar la solución a algo. También el Dr. Galo Espinosa Merino, en su Enciclopedia Jurídica señala que es el *“Régimen, ordenación, disposición, conjunto de reglas.”*²³

4.1.2. Reducción de puntos

La reducción de puntos a la licencia de conducir es una sanción impuesta por las autoridades judiciales de tránsito, por infringir las normas de la materia, la cual es una más que se suma a la multa

² CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Romano y latines Jurídicos, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2007, p. 848

³ ESPINOSA MERINO, Galo: La más Práctica Enciclopedia Jurídica, Volumen II, Vocabulario Jurídico, Instituto de Informática Legal, Quito – Ecuador, 1986, p. 624

pecuniaria y la privación de la libertad cuando la infracción ha significado una acción computada como delito de tránsito.

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

4.1.3. Licencias de conducir

“Una licencia (del latín licentia) es un permiso para hacer algo. El término también permite nombrar al documento o contrato en que consta la licencia en cuestión. Por ejemplo: “El próximo año voy a poder tramitar la licencia, así que tengo que ahorrar para comprar un coche”, “La empresa ha adquirido la licencia para comercializar este producto en todo el mercado latinoamericano”⁴.

Las licencias de conducir son documentos emitidas por los organismos de tránsito, para poder manejar un vehículo motorizado, que tiene

⁴ <http://definicion.de/licencia/>

como objetivo tener el permiso y con la preparación adecuada, evite que se cometan accidentes de tránsito, es así que tiene la capacidad física y psicológica que al conducir tenga los sentidos bien puestos, y con ello evitar muertes, lesiones y daños a propiedad privada y de terceras personas y evitar el perjuicio que ocasionan los accidentes de tránsito.

“La licencia de conducir es el documento habilitante para poder conducir vehículos a motor en todo el territorio ecuatoriano. La Agencia Nacional de Tránsito es la entidad pública en donde debes realizar el trámite de sacar la licencia de conducir por primera vez, o en caso de caducidad o pérdida, también podrás renovar la licencia de conducir.”⁵

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

4.1.4. Contravenciones

Según El Diccionario Ruy Díaz contravención es: “Falta Leve. La transgresión o quebrantamiento de alguna orden más bien por

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

impericia o negligencia que por malicia. Incumplimiento de reglamentos municipales o policiales”.⁶

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

En el caso de Cabanellas contravención sería *“La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. Siempre que se quebranta lo mandado, existe contravención, unas veces sancionado y otras no, según la naturaleza y disposiciones de la ley contravenida y de las leyes penales en general”*⁷.

Las contravenciones son infracciones de menor consecuencia y sanción que los delitos, y por ello mismo se imponen sanciones en menor proporción de los delitos, por esto se considera un contravención según la naturaleza y disposición de la ley contravenida tomando en consideración las penas en general.

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

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

4.1.5. Principio de legalidad

Sobre el principio de legalidad Luigi Ferrajoli en su obra *Democracia y Garantismo* cita a Norberto Bobbio, quien señala que al “*Estado de Derecho, como el sistema político basado en la disciplina legal y el monopolio de la fuerza, con la pretensión de excluir, o al menos de minimizar la violencia en las relaciones interpersonales. A su vez, la democracia pudiera ser definida como una técnica de convivencia que persigue solucionar no violentamente los conflictos*”⁸

La legalidad es un principio de la norma, en que la tipificación y sanción de las infracciones debe estar sujeta a principios y normas señaladas en la ley, que deben considerarse tomando como regla general en igualdad de condiciones en los diferentes casos. Esto no ocurre cuando en la legislación integral penal se sanciona en las contravenciones de primera clase con la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir para los casos contemplados para este tipo de contravenciones, que siendo la regla general, se vulnera en el caso del conductor que maneje bajo el alcohol o efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, que la misma legislación lo considera una contravención pero con una mayor sanción, porque la rebaja de puntos a la licencia de conducir no

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

es de 10 sino de 15, con lo cual no existe una igualdad de condiciones entre las contravenciones de tránsito.

4.1.6. Inconvenientes jurídicos

Víctor de Santo establece que la consecuencia es la *“Proposición que se deduce de otra o de otras, con enlace tan riguroso, que, admitidas o negadas las premisas, es indudable el admitirla o negarla. La expresión en consecuencia se usa para denotar que alguna cosa se hace o de hacer es conforme a lo dicho, mandato o acordado anteriormente”*⁹

La consecuencia constituye la secuela o resultado de una acción o un hecho que se ha realizado, es jurídica por cuanto el efecto que produce es que conlleva a consecuencia legales o se derivan a ella, como es el caso de las infracciones de tránsito, que por tal hecho el conductor recibe una sanción pecuniaria y rebaja de puntos a la licencia de conducir. Pero en el caso de las licencias de conducir de las personas extranjeras o han sido emitidas en otro país, no se establece el funcionamiento de cómo se sometan a la rebaja de puntos, de acuerdo a nuestra normativa, lo que existe un vacío jurídico para imponer la rebaja de puntos de la licencia de extranjeros, y ello viene a significar una consecuencias jurídica que debe solventarse en la normativa interna de tránsito.

⁹DE SANTO, Víctor: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía, editorial Universidad, segunda edición, Buenos Aires – Argentina, 1999, p. 280

“La consecuencia jurídica es el acto resultante de aquellas situaciones jurídicas reconocidas por las normas, las cuales sobrevienen en virtud de la realización de los distintos supuestos contemplados en ella (supuesto de hecho).”¹⁰

La consecuencia jurídica es el resultado de una norma que va en contra de otra o de un principio, derecho o garantía constitucional, como es el caso de la legalidad de las normas, por un lado la legislación señala la rebaja de 10 puntos en las contravenciones de tránsito de primera clase, que siendo las más graves en este tipo de infracciones no deben existir otras contravenciones con mayor rebaja de puntos, por ir en contra de la legalidad, porque lo máximo de la rebaja de puntos sería de 10 y no de 15 como se sanciona para otro tipo de contravenciones de tránsito.

4.1.7. Contradicción jurídica

Víctor de Santo indica que contradicción *“En derecho procesal, recibe este nombre el proceso en que existen intereses controvertidos o contrapuestos entre las partes, por oposición a lo meramente*

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

declarativo o al que se tramita en ausencia de la otras partes, rebeldía”¹¹

Contradicción jurídica es cuando dos normas se contradicen en su contenido, como es el caso de las contravenciones de tránsito de primera clase, que la legislación sanciona con la rebaja de 10 puntos para los diferentes casos en las contravenciones de primera clase, pero existe una disposición que considerándola como contravención la sanción es la rebaja de 15 puntos a la licencia de conducir, en el caso específico que la persona conduzca un vehículo bajo efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que la contengan, pues si la norma general sanciona 10 puntos a la licencia de conducir, no pueden existir infracciones denominadas como contravenciones de rebaja de mayor puntos a dicho documento, porque si es así ya no sería una contravención sino un delito, que la misma legislación no lo considera así.

4.1.8. Inseguridad Jurídica

Sobre la seguridad jurídica Jorge Zavala Egas señala que: *“La seguridad jurídica se muestra como una realidad objetiva, esto es, se manifiesta como exigencia objetiva de regularidad estructural y funcional del sistema jurídico, a través de sus normas e instituciones.*

¹¹ DE SANTO, Víctor: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía, Editorial Universidad, segunda edición, Buenos Aires – Argentina, 2007, p. 290

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

Existe inseguridad jurídica cuando las normas existentes no son claras, previas, públicas y aplicadas por las autoridades competentes, como es el caso de las contravenciones de tránsito, que no son claras, cuando se sanciona a las de primera clases que siendo las de mayor infracción no pueden existir otras contravenciones de tránsito con mayor sanción que las determinadas hasta cuantos puntos puede rebajarse a la licencia de conducir, si siendo la de mayor sanción la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, no puede sancionarse un tipo de contravención con la rebaja de 15 puntos a dicha licencia de conducir, por cuanto carecería de legalidad en la sanción de dichas infracciones.

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

¹² ZAVALA EGAS, Jorge, ZAVAL LUQUE, Jorge, ACOSTA ZAVALA, José: Comentarios a la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, Edilexa S.A. Editores, Guayaquil – Ecuador, 2012, p. 296

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

Las normas secundarias deben sujetarse a los principios y garantías constitucionales, pero también deben regirse a su propia normativa, para que exista legalidad, pero no puede existir legalidad cuando dos normas se contradicen entre sí, y si eso ocurre conlleva a una inseguridad jurídica porque se convierten en normas jurídica no claras, prohibido que esto ocurra de acuerdo a las normas constitucionales que reconocen el derecho a la seguridad jurídica de las mismas.

4.1.9. Personas

Luís Parraguez Ruiz, en su Manual de Derecho Civil Ecuatoriano, respecto de la persona señala que *“La expresión persona proviene del latín y tiene su origen en el antiguo teatro griego, en el cual designaba a la máscara que utilizaban los actores para representar a los antiguos personajes, de tal manera que ella pasaba a identificarse con los personajes representados. De este modo la actuación llegaba más fácilmente al público de los grandes anfiteatros. Así el vocablo persona llegó a ser una forma sinónima del ser mismo, a identificarse con él,*

¹³ PÉREZ LUÑO, Introducción a la filosofía del derecho, Editorial, Taurus, Madrid – España, 1964, p. 32

para determinar representando -en el derecho romano- el concepto de individuo humano.”¹⁴

La persona es el individuo de la especie humana, la cual dentro de la sociedad adquiere derechos y obligaciones, que debe cumplir con normas de conducta, entendible como un sujeto susceptible de figurar como expresión subjetivo en una relación jurídica.

La persona como manifiesta Juan Larrea Holguín en su Manual Elemental de Derecho Civil del Ecuador, es *“todo individuo de la especie humana, pero con la condición de que viva. Si todavía no ha llegado la vida, no es más que una posibilidad; si ha muerto, ha dejado de ser persona jurídicamente hablando”¹⁵*

Se considera persona a un individuo que tenga vida, comprensible como un ente susceptible de ser sujeto, del cual es apto para ser titular de derecho y deberes jurídicos en términos abstracto, o sea sin referirse a ningún derecho o deber concreto.

4.1.10. Infracciones de tránsito

Bolívar Gallegos expresa que: *“La reglamentación de tránsito diferencia expresamente entre faltas graves y faltas leves. El concepto de "falta"*

¹⁴ PARRAGUEZ RUIZ, Luis: Manual de Derecho Civil Ecuatoriano, Universidad Técnica Particular de Loja, Gráficas Hernández C. Ltda., Cuenca, 1999, Pág. 48, 49

¹⁵ LARREA HOLGUÍN, Juan: Manual Elemental de Derecho Civil del Ecuador, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito- Ecuador, 2002, p. 129

*puede tomarse en general como un sinónimo de culpa. En correspondencia con tal clasificación nosotros creemos que en casi todos los supuestos es más culpable el imprudente que el negligente aunque se considere a dichos conceptos como cuasi-sinónimos*¹⁶

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

Guillermo Cabanellas en su obra Diccionario Jurídico Elemental define al accidente como: *“Todo acontecimiento que ocasiona un daño. Puede provenir de hecho de la naturaleza o de acto del hombre; lo cual origina consecuencias jurídicas y hasta en ciertos casos responsabilidad puramente civil o, además criminal cuando los actos hayan sido ilícitos, se hayan ejecutado sin la debida diligencia, con infracción de los reglamentos o mediando negligencia o dolo*¹⁷.

¹⁶ GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, p. 25

¹⁷ CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta, Buenos Aires- Argentina, 1998, p. 16.

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

Efraín Torres Chávez en su obra comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre manifiesta que: “Para concebir de mejor manera a la infracción, es necesario recordar que lo intencional está descrito en el Código Penal como lo “previsto y querido”, de donde se concluye que la infracción de Tránsito, al no ser intencional, es en esencia de carácter culposo”¹⁸

La infracción de tránsito por ser un acto de negligencia, impericia o imprudencia, son actos no intencionales de la infracción, con lo cual existen sus sanciones adecuadas que no son superiores a las contempladas en la legislación penal, constituyendo penas más severas a las de tránsito, pues por no haber intencionalidad pero por negligencia, impericia o imprudencia recibe una sanción penal, en el sentido que no vuelva a incumplir o evite tal negligencia, impericia o imprudencia en circunstancias de tránsito.

¹⁸ TORRES CHAVEZ, Efraín, Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, Edit. UTPL, Loja –Ecuador, 1997, p. 48

4.2. MARCO DOCTRINARIO

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

Mauricio Angulo Ayoví, en cuanto a la responsabilidad civil, señala que *“se han diferenciado dos criterios para guiar su apreciación. Básicamente la diferencia depende de cual sea el sujeto en la mira, el propio agente. En el primer modelo, llamado también objetivo, se toma en consideración la previsibilidad general de un sujeto ejemplo o prototipo. Se trata de un cálculo de la visión anticipada de los probables resultados conforme a la actitud media común de la persona, por ejemplo, el buen padre de familia, el hombre juicioso, etc. En tanto que el modelo concreto o subjetivo es aquel que aprecia la culpa en relación con el agente mismo. No se presenta a comparación con ningún tipo abstracto o ideal, atendiendo solo a condiciones particulares que rodean el efecto dañoso.”*¹⁹

La rebaja de puntos a la licencia de conducir son de tipo penal, administrativo y civil, el primero el cumplimiento de una penal, el civil por la responsabilidad de pagar daños y perjuicios, y el administrativo la rebaja de puntos a la licencia de conducir, sanciones que se impone con el fin que las personas al frente de un volante lo realicen con el

¹⁹ ANGULO AYOVI; Mauricio Fernando: Manual Práctico de Derecho Ambiental, Editorial Workhouse Procesal, Ecuador, 2009, p. 160

cuidado y precauciones que un conductor debe conducir, lo que se sanciona la impericia, la negligencia y la imprudencia del conductor.

Bolívar Gallegos expresa que *“Responsabilidad penal común es la consecuencia judicial de la desobediencia de la ley, realizada por quien siendo imputable o inimputable, lleva a término actos previstos como injustos, lesionando o poniendo en peligro un bien material o la integridad física de las personas.”*²⁰

Por el cometimiento de infracciones de tránsito se establecen sanciones de privación de libertad, como de reparación de daños y perjuicios, las multas y la rebaja de puntos a las licencias de conducir como un medio para prevenir que los conductores manejen con precaución y cuidado y respetando las normas y reglamentos de tránsito y así no afectar a transeúntes, se cometan daños materiales a terceras personas y que sus actos no produzcan lesiones y muertes por la infracción cometida.

Las sanciones no son de carácter punitivo netamente, sino que además se rebajan puntos y multas a los conductores y peatones que cometan infracciones de tránsito, siendo los conductores que se rebajan puntos a las licencias de conducir para que tengan precaución y que la rebaja de puntos no signifique un obstáculo para que las autoridades de

²⁰ GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, Imprenta y publicidad IMPUBLIC, primera edición, Quito – Ecuador, 2010,, p. 78

tránsito les retiren las licencias cuando han perdido dichos puntos, siendo un obstáculo para que el conductor pueda circular máquinas a motor, libremente por las carreteras y vías del país.

4.2.2. La rebaja de puntos en las contravenciones muy graves

Bolívar Gallegos, a respecto señala que: *“Responsabilidad penal común es la consecuencia judicial de la desobediencia de la ley, realizada por quien siendo imputable o inimputable, lleva a término actos previstos como injustos, lesionando o poniendo en peligro un bien material o la integridad física de las personas.”*²¹

La rebaja de puntos a las contravenciones muy graves, se las conoce actualmente como contravenciones de tránsito de primera clase, que las de mayor gravedad en cuanto a la infracción y a las sanciones aplicables, como es la privación de la libertad que es de tres días, multa que es de un salario básico unificado del trabajador en general y la reducción de 10 puntos a la licencia de conducir. Si las infracciones sobre pasan a estas contravenciones de tránsito de primera clase, ya no encajaría como contravenciones sino sería delitos culposos de tránsito.

²¹ GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, Imprenta y publicidad IMPUBLIC, primera edición, Quito – Ecuador, 2010, p. 36

A esto Norberto Bobbio citado Jorge Baquerizo Minuche se pronuncia en los siguientes términos: *“En la mayor parte de las situaciones en las que está en cuestión un derecho humano ocurre en cambio que dos derechos igualmente fundamentales se enfrentan y no se puede proteger uno incondicionalmente sin hacer inoperante el otro. Piénsese, por poner un ejemplo, en el derecho a la libertad de expresión, por un lado, y en el derecho a no ser engañados, excitados, escandalizados, difamados, vilipendiados, por otro lado. En estos casos, que son la mayor parte, se debe hablar de derechos fundamentales no absolutos sino relativos, en el sentido de que su tutela encuentra en un cierto punto un límite insuperable en la tutela de un derecho también fundamental pero concurrente”*²²

La persona debe ser sancionada de acuerdo a la infracción cometida, esto en proporcionalidad entre la infracción y la sanción, sujetándose a las normas y principios señalados en la Constitución y la ley. Pero en el caso de las contravenciones de tránsito de primera clase que siendo de mayor infracción se considera una rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, cualquier contravenciones de tránsito señalada en la legislación de la materia no puede imponerse la rebaja de más de 10 puntos a la licencia de conducir, caso contrario va en contra de la legalidad, porque como norma general las contravenciones de esta clase solo alcanza la rebaja de los puntos antes indicado.

²² BAQUERIZO MINUCHE, Jorge: Sobre Neoconstitucionalismo, Principios y Ponderación, Edilexa S.A. Editores, Guayaquil – Ecuador, 2011, p. 102

La legislación de tránsito ha establecido la rebaja de 10 puntos a las licencias de conducir en las contravenciones de primera clase, pero en el Código Orgánico Integral Penal, en las rebaja de puntos a la licencia de conducir aumenta de 10 a 15, lo cual se torna en un acto ilegal, al respecto Bolívar Gallegos señala que: *“La responsabilidad penal es- en Derecho General- la sujeción de una persona que quebranta un deber de conducta impuesto por el Derecho penal al deber de desafiar las consecuencias que impone la ley. Dichas consecuencias se imponen a la persona cuando se le encuentra culpable de haber cometido un delito o haber sido cómplice de éste.”*²³

Si un conductor comete una infracción de tránsito y causa daños a terceros y lesiones a terceras personas, o causa la muerte será sancionado como un delito culposo de tránsito pero si solo se encasilla dentro de las causas señaladas en las contravenciones se determina medidas como, en las de primera clase, privación de la libertad que será de hasta tres días, multa de una remuneración básica del trabajador en general y la rebaja de diez puntos a la licencia de conducir, pero estas sanciones deben ser de mayor aplicación, pero esto no ocurre en la misma legislación integral penal, que considera una contravención de tránsito a quien condujere bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas que lo sanciona con la

²³ GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, Imprenta y publicidad IMPUBLIC, primera edición, Quito – Ecuador, 2010,, p. 78

rebaja de 15 puntos a la licencia de conducir, que si es la mayor sanción en la rebaja de puntos a la licencia de conducir d 10 puntos, no puede imponerse en este caso la rebaja de 15, porque va en contra de la legalidad, porque debe tomarse en cuenta que la mayor sanción es rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir.

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

Existe inseguridad jurídica cuando las normas existentes no son claras, previas, públicas y aplicadas por las autoridades competentes, como es

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

el caso de las contravenciones de tránsito, que no son claras, cuando se sanciona a las de primera clases que siendo las de mayor infracción no pueden existir otras contravenciones de tránsito con mayor sanción que las determinadas hasta cuantos puntos puede rebajarse a la licencia de conducir, si siendo la de mayor sanción la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, no puede sancionarse un tipo de contravención con la rebaja de 15 puntos a dicha licencia de conducir, por cuanto carecería de legalidad en la sanción de dichas infracciones.

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

concretización es el llenado (creativo) de algo fijado únicamente en principio, que permanece abierto en lo demás y que necesita ante todo de la pre-determinación conformadora para ser una norma ejecutable. La concretización es un fenómeno jurídico creativo que va más allá de la interpretación, se aumenta la dimensión de sentido antes que aclara algún sentido, es decir, se trata de una atribución de sentido desde fuera”²⁵

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

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

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

contrario son un legítimo ejercicio de la libertad de expresión, antes es preciso que el caso enjuiciado pueda ser subsumido no una, sino dos veces: en el tipo penal y en el derecho fundamental.”²⁶

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

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

²⁶ PRIETO SANCHÍS, Luis: Justicia Constitucional y Derechos Constitucionales, Primera Edición, Editorial Trotta, Madrid – España, 2003, p. 193

²⁷ PRIETO SANCHÍS, Luis: Justicia Constitucional y Derechos Constitucionales, Primera Edición, Editorial Trotta, Madrid – España, 2003, p. 194

Contradicción jurídica es cuando dos normas se contradicen en su contenido, como es el caso de las contravenciones de tránsito de primera clase, que la legislación sanciona con la rebaja de 10 puntos para los diferentes casos en las contravenciones de primera clase, pero existe una disposición que considerándola como contravención la sanción es la rebaja de 15 puntos a la licencia de conducir, en el caso específico que la persona conduzca un vehículo bajo efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que la contengan, pues si la norma general sanciona 10 puntos a la licencia de conducir, no pueden existir infracciones denominadas como contravenciones de rebaja de mayor puntos a dicho documento, porque si es así ya no sería una contravención sino un delito, que la misma legislación no lo considera así.

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

²⁸ ZAVALA EGAS, Jorge: Apuntes sobre neoconstitucionalismo. Acciones de protección y ponderación, Acción de Inconstitucionalidad. Proceso Constitucional, Guayaquil – Ecuador, 2009, p. 74

La consecuencia jurídica es el resultado de una norma que va en contra de otra o de un principio, derecho o garantía constitucional, como es el caso de la legalidad de las normas, por un lado la legislación señala la rebaja de 10 puntos en las contravenciones de tránsito de primera clase, que siendo las más graves en este tipo de infracciones no deben existir otras contravenciones con mayor rebaja de puntos, por ir en contra de la legalidad, porque lo máximo de la rebaja de puntos sería de 10 y no de 15 como se sanciona para otro tipo de contravenciones de tránsito.

4.3. MARCO JURÍDICO.

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

El Art. 66 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta que: “*Se reconoce y se garantiza a las personas: 3. El derecho a la integridad personal que incluye: a) La integridad física, psíquica, moral y sexual*”²⁹

Esta disposición protege a la integridad personal, siendo este un atributo sustancial de la personalidad humana, de cuya intangibilidad depende precisamente el bienestar y el equilibrio del individuo. Es por ello, que a lo largo de la historia constitucional del Ecuador, se ha prestado atención especial a este derecho, pues es consustancial con el derecho a la vida. Se habla primero de la integridad física, pues concomitantemente con “*El derecho a inviolabilidad a la vida*”³⁰ señalado en el primer numeral del artículo 66 de la Constitución, es deber ineludible del Estado el de proteger al ser humano en su integridad física, pues no puede hablarse de tutelaje del derecho a la vida del hombre, si es que no se protege especialmente la integridad corporal de este. Entonces, el Estado asegura y garantiza el derecho a

²⁹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2015, Art. 66 núm. 3 lit. a)

³⁰ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2015, Art. 66 núm. 1

la vida, esto como el más elemental de los derechos humanos, que aquel se compromete a respetar como su más alto deber.

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

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

El Art. 392 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa: *“El Estado velará por los derechos de las personas en movilidad humana y ejercerá la rectoría de la política migratoria a través del órgano competente en coordinación con los distintos niveles de gobierno. El*

Estado diseñará, adoptará, ejecutará y evaluará políticas, planes, programas y proyectos, y coordinará la acción de sus organismos con la de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional”³¹

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

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

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

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

1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.”³²

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

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

El Art. 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador indica que “*La ley establecerá la debida proporcionalidad entre*

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

infracciones y sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”³³

La Constitución indica que en la ley se establecerá la debida proporcionalidad entre infracciones en todas las materias, pero en el caso de la rebaja de puntos a las licencias de conducir, son aplicables de acuerdo a nuestra legislación de tránsito, cuanto un conductor ha cometido una infracción, con lo cual se establece la proporcionalidad de acuerdo a la infracción y con ello se rebajan los puntos a la licencia de conducir, que aquella no se aplica a las licencias de extranjeros, por cuanto nuestra legislación nada indica del particular, con lo cual no es aplicable la rebaja de puntos de aquellas personas que circulan como conductores en nuestro país, y ello permite inobservar el principio de proporcionalidad que debe existir en una acción, por cuanto para los ecuatorianos es aplicable la rebaja de puntos, y no para los extranjeros, por cuanto nada se indica en la legislación de tránsito sobre este particular.

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

El Art. 89 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica. *“La circulación por las vías habilitadas al tránsito*

³³CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2015, Art. 76 núm. 6

*vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.*³⁴

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, regula lo que tienen que ver a las licencias de conducir, en cuanto a los delitos y contravenciones éstas pasaron a ser tipificadas y sancionadas en el Código Orgánico Integral Penal, es por ello que las sanciones no son parte de la legislación de transporte terrestre sino es una potestad de la legislación orgánica integral penal.

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

No obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, que deberán estar acompañados por una persona mayor de

³⁴ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 89

edad, que posea licencia de conducir, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las Comisiones Provinciales de conformidad con el Reglamento.”³⁵

Quien condujere un vehículo a motor tiene que tener licencia de conducir, siendo profesional o no profesional de acuerdo al tipo de vehículo que se utilice, y como requisito general es que sea mayor de edad, pero los mayores de dieciséis años y menores de dieciocho pueden tener licencia siempre y cuando estén acompañados de una persona mayor de edad y presente una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

El Art. 91 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expresa: *“Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos siguientes, la vigencia de las autorizaciones administrativas previstas*

³⁵LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 90

en este Título estarán subordinadas a que el beneficiario cumpla los requisitos exigidos para su otorgamiento.”³⁶

Para el otorgamiento de las licencias de conducir, la autoridades administrativas a su cargo deben vigilar que se cumpla con los requisitos determinados en la ley y sus reglamentos, caso contrario las autoridades negaran su otorgamiento.

El Art. 92 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica: *“La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control. La capacitación y formación estará a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

Para el caso de los choferes profesionales los listados de los alumnos de los centros de capacitación deberán remitirse a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial máximo treinta días después de iniciado el ciclo académico, la

³⁶LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 91

Agencia Nacional verificará la continuidad y asistencia permanente de los aspirantes, solamente los que concluyan y aprueben el curso podrán obtener la licencia de conducir.”³⁷

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

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

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

³⁷LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 92

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

Los representantes de las escuelas para conductores profesionales y no profesionales que acrediten falsamente la certificación o títulos de aprobación de estudios, sin el cumplimiento efectivo de los requisitos académicos y legales establecidos en la Ley y el Reglamento, sin perjuicio de las acciones adicionales a que hubiere lugar por el delito de falsedad de documentos públicos, serán sancionados administrativamente, en lo que fuere aplicable a cada una de sus calidades con:

a) La clausura definitiva de la escuela autorizada;

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

c) La destitución de su cargo.

La imposición de la sanción en la instancia administrativa conlleva la aplicación obligatoria al responsable de una multa de hasta 25 remuneraciones básicas unificadas.”³⁸

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

El Art. 94 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica. *“Obligatoriamente se establece la rendición de pruebas: teórica, psicosenométrica y exámenes médicos, para todos los conductores que van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren rehabilitarse. En el caso de adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades, se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley.”³⁹*

Necesariamente deben cumplir con rendición de pruebas teórica, psicosenométrica y exámenes médicos, para todos los conductores

³⁸LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 93

³⁹LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 94

que van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren rehabilitarse, este es visto como un requisito habilitante para conocer si es apto para conducir un vehículo a motor, sino cumple con estos requisitos no se encuentra apto para ser chofer profesional o no profesional.

El Art. 95 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reza: *“Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento correspondiente.”*⁴⁰

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

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

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

⁴⁰LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 95

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

Para el caso de la licencia C, no será necesaria la condición establecida en el literal a).⁴¹

Las personas son aptas para obtener licencia de cualquier tipo, como de tipo b) que son no profesionales y que se utilice como una forma de transporte no para el comercio, pero si quiere una de tipo c) debe cumplir con las normas que señala la misma legislación, sus reglamentos y las normas pertinente.

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

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para

⁴¹LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 96

quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.”⁴²

El artículo 97 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir. Dichas licencias serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.

4.3.3. Código Orgánico Integral Penal

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

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

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

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

⁴²LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 97

Entre las penas no privativas de la libertad encontramos, la suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo y la pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito, aplicables la rebaja de puntos tanto en los delitos culposos de tránsito como en las contravenciones de tránsito, con la cual la legislación integral penal lo considera como una sanción para que el conductor tenga la prevención de las normas y reglamentos de tránsito, por las consecuencias que puede acarrear la negligencia, imprudencia e impericia en el tránsito como conductor.

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

Cuando una persona se lo ha sancionado con una pena privativa de la libertad, se suspende la licencia por el tiempo que cumpla la pena, de acuerdo a la infracción ya sea delito culposo de tránsito como contravención de tránsito.

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

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

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

Las infracciones de tránsito, se sujetan a la culpa de las personas que han infringido las normas de tránsito, sus reglamentos y demás normativas, y este se representa cuando se comprueba la negligencia, imprudencia e impericia de las normas y reglamentos de tránsito.

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

Si un conductor comete una infracción de tránsito y causa daños a terceros y lesiones a terceras personas, o causa la muerte será sancionado como un delito culposo de tránsito pero si solo se encasilla dentro de las causas señaladas en las contravenciones se determina medidas como, en las de primera clase, privación de la libertad que

⁴⁵CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 371

será de hasta tres días, multa de una remuneración básica del trabajador en general y la rebaja de diez puntos a la licencia de conducir, pero estas sanciones deben ser de mayor aplicación, pero esto no ocurre en la misma legislación integral penal, que considera una contravención de tránsito a quien condujere bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas que lo sanciona con la rebaja de 15 puntos a la licencia de conducir, que si es la mayor sanción en la rebaja de puntos a la licencia de conducir d 10 puntos, no puede imponerse en este caso la rebaja de 15, porque va en contra de la legalidad, porque debe tomarse en cuenta que la mayor sanción es rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir.

El Art. 385 del Código Orgánico Integral Pena indica. *“Conducción de vehículo en estado de embriaguez.- La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:*

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

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del

trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.

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

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.”⁴⁶

Contradicción jurídica es cuando dos normas se contradicen en su contenido, como es el caso de las contravenciones de tránsito de primera clase, que la legislación sanciona con la rebaja de 10 puntos para los diferentes casos en las contravenciones de primera clase, pero

⁴⁶CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 385

existe una disposición que considerándola como contravención la sanción es la rebaja de 15 puntos a la licencia de conducir, en el caso específico que la persona conduzca un vehículo bajo efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que la contengan, pues si la norma general sanciona 10 puntos a la licencia de conducir, no pueden existir infracciones denominadas como contravenciones de rebaja de mayor puntos a dicho documento, porque si es así ya no sería una contravención sino un delito, que la misma legislación no lo considera así.

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

- 1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.*

- 2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.*

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

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

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

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

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

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.”⁴⁷

La rebaja de puntos a la licencia de conducir son de tipo penal, administrativo y civil, el primero el cumplimiento de una penal, el civil por la responsabilidad de pagar daños y perjuicios, y el administrativo la rebaja de puntos a la licencia de conducir, sanciones que se impone con el fin que las personas al frente de un volante lo realicen con el cuidado y precauciones que un conductor debe conducir, lo que se sanciona la impericia, la negligencia y la imprudencia del conductor.

Por el cometimiento de infracciones de tránsito se establecen sanciones de privación de libertad, como de reparación de daños y perjuicios, las multas y la rebaja de puntos a las licencias de conducir como un medio para prevenir que los conductores manejen con precaución y cuidado y respetando las normas y reglamentos de tránsito y así no afectar a transeúntes, se cometan daños materiales a terceras personas y que sus actos no produzcan lesiones y muertes por la infracción cometida.

⁴⁷CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 386

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. Métodos

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

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

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

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

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

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

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

7.2. Procedimientos y Técnicas.

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

La investigación de campo se concretó a consultas de 30 persona para la encuesta y 5 entrevistas a jueces y funcionarios judiciales de opinión a personas conocedoras de la problemática,; en ambas técnicas se plantearon cuestionarios derivados de la hipótesis, cuya operativización partió de la determinación de variables e indicadores; llegando a prescribir la verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, de este contenido, me llevará a fundamentar la Propuesta de Reforma al Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias en las contravenciones muy graves o de primera clase.

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

6. RESULTADOS

6.1. Resultados de la aplicación de la encuesta

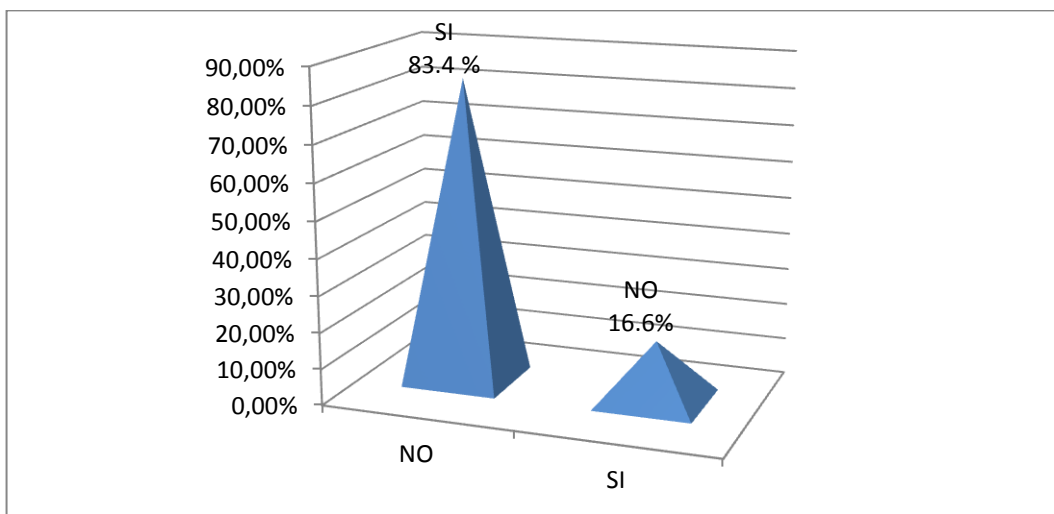
PRIMERA PREGUNTA: ¿Cree usted conveniente que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir?

CUADRO Nº 1

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

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autor: Alex Benjamín Quezada Quizhpe

GRÁFICO Nº 1



INTERPRETACIÓN

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

ANÁLISIS

La mayoría de los encuestados se pronuncia de forma positiva, indicando que es conveniente que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir

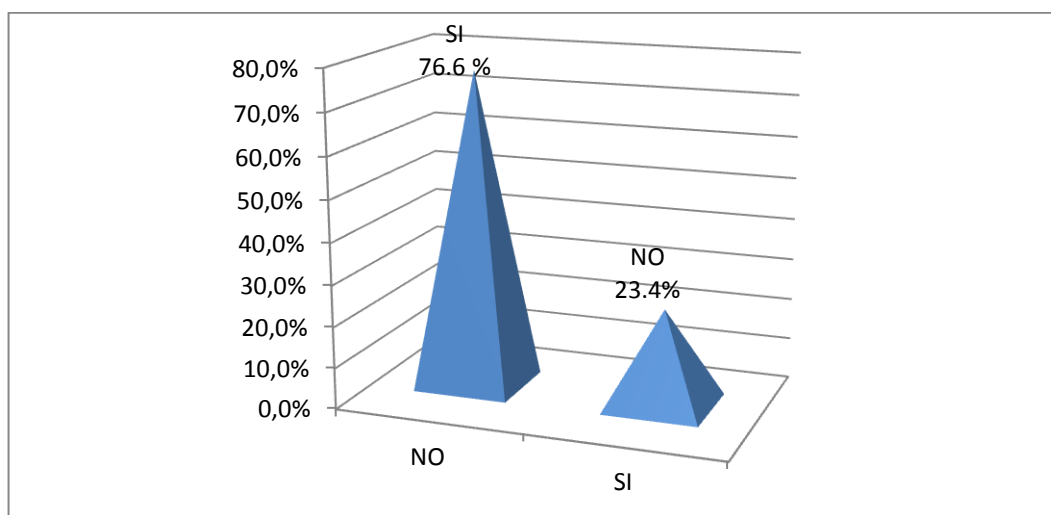
SEGUNDA PREGUNTA: ¿Considera usted que el Código Orgánico Integral Penal establezca a las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, sería adecuado que se encuentren fuera de ella a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas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

CUADRO N° 2

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

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autor: Alex Benjamín Quezada Quizhpe

GRÁFICO N° 2



INTERPRETACIÓN

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

ANÁLISIS

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

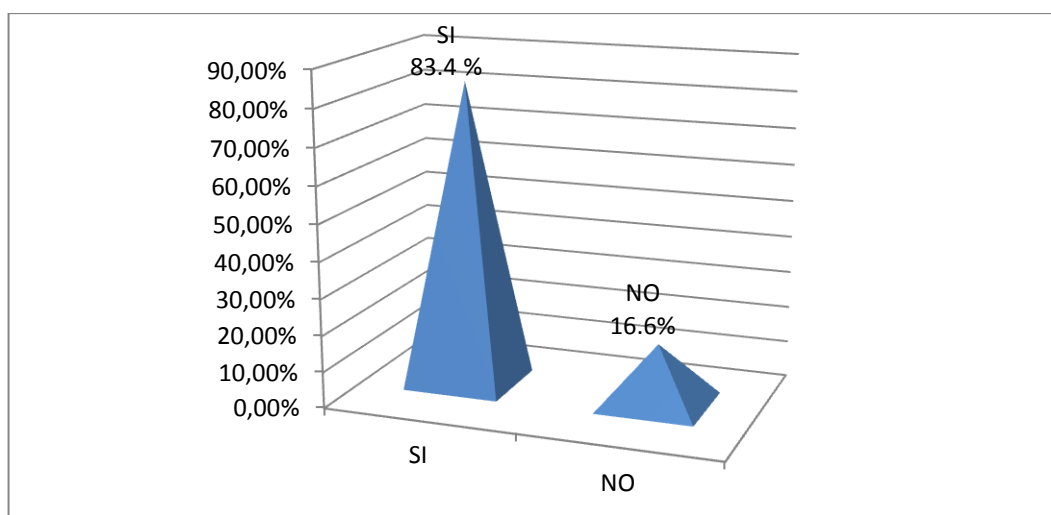
TERCERA PREGUNTA: ¿Usted cree que si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir?

CUADRO Nº 3

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

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autor: Alex Benjamín Quezada Quizhpe

GRÁFICO Nº 3



INTERPRETACIÓN

En esta interrogante veinticinco personas que engloba el 84.4% si creen que si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir. En cambio cinco personas que corresponde el 16.6% no creen que si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir

ANÁLISIS

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

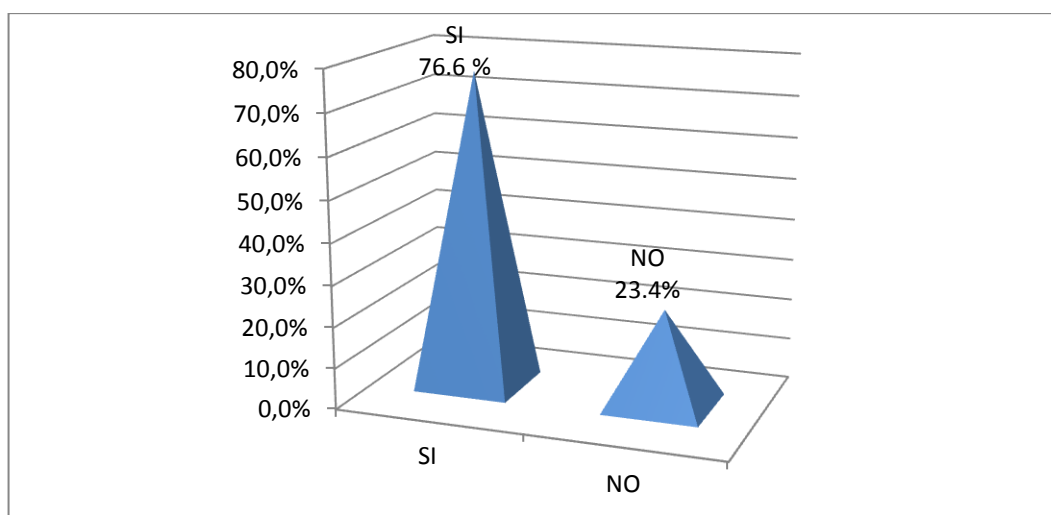
CUARTA PREGUNTA: ¿Cree usted que a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, siendo una contravención con mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito?

CUADRO N° 4

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

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autor: Alex Benjamín Quezada Quizhpe

GRÁFICO N° 4



INTERPRETACIÓN

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

ANÁLISIS

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

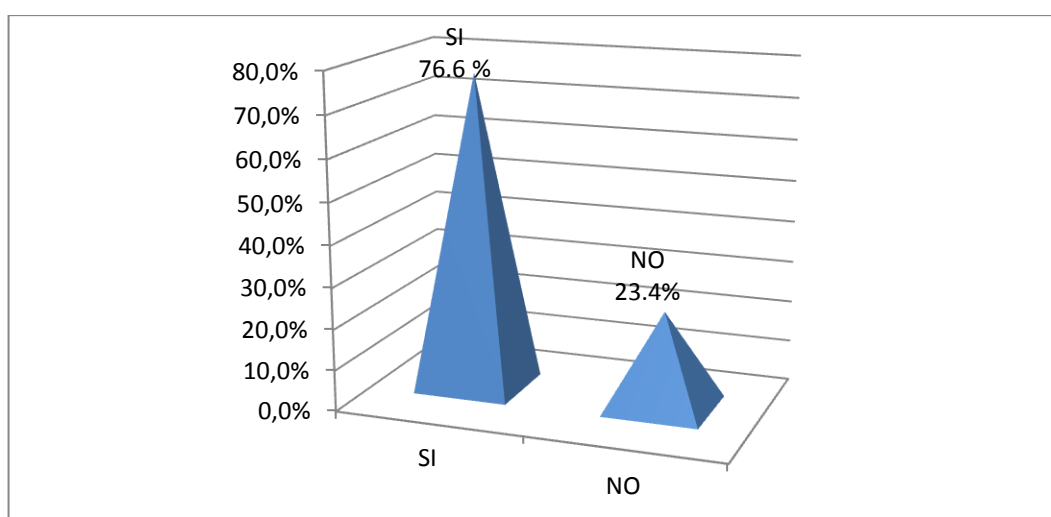
QUINTA PREGUNTA: ¿Cree Usted que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones?

CUADRO N° 5

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

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autor: Alex Benjamín Quezada Quizhpe

GRÁFICO N° 5



INTERPRETACIÓN

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

ANÁLISIS

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

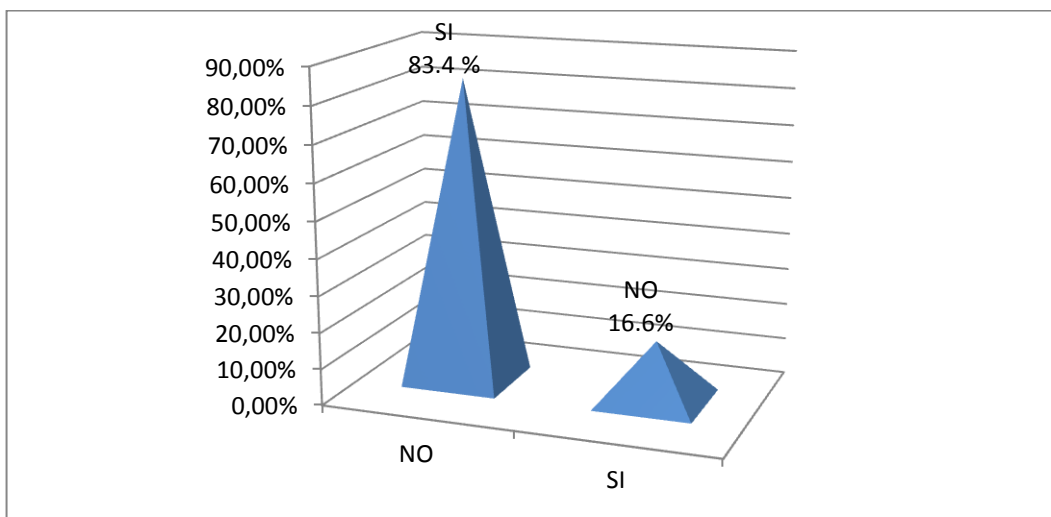
SEXTA PREGUNTA: ¿Cree usted necesario proponer una reforma al Art. 384 del Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad?

CUADRO Nº 6

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

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
Autor: Alex Benjamín Quezada Quizhpe

GRÁFICO Nº 6



INTERPRETACIÓN

En esta pregunta veinticinco encuestados que equivale el 83.4% señalaron que es necesario proponer una reforma al Art. 384 del Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad. Pero, cinco personas que corresponde el 16.6% señalaron que no es necesario proponer una reforma al Art. 384 del Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad

ANÁLISIS

De los resultados obtenidos se pudo evidenciar que es necesario proponer una reforma al Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad.

6.2. Resultados de las entrevistas

Las entrevistas fueron aplicadas en un número de cinco a funcionarios y servidores judiciales del Distrito Judicial de Loja, cuyos resultados son los siguientes:

PRIMERA INTERROGANTE. ¿Qué opinión tiene que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir?

R.1. Son las mismas, con breves cambio, en sí existe la misma metodología se sanción, la diferencia que en cuestión de contravenciones y delitos son normados por el Código Orgánico Integral Penal

R.2. La que ha cambiado es la denominación, anteriormente se conocía como contravenciones muy graves, siendo las de mayor sanción y mayor perjuicio que ocasiona una infracción de tránsito, que son juzgados por el Código Orgánico Integral Penal.

R.3. La rebaja de puntos son una de las sanciones de las infracciones de tránsito, que además tienen multa y hasta pena privativa de la libertad, que va en desproporcionalidad a la infracción.

R.4. La rebaja de puntos a la licencia de conducir es una medio para evitar y prevenir los accidentes de tránsito, no son vistos de tipo punitivo, sino preventivo

R.5. Lo que cambia es la denominación, pero con el mismo sistema penal de sanción como es la prevención de los accidentes de tránsito y el nivel de cultura que deben tener peatones y conductores.

SEGUNDA INTERROGANTE. ¿Qué principios se vulnera si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir?

R.1. De legalidad

R.2. El principio de proporcionalidad ya que la máxima sanción que es la rebaja de 10 puntos a las licencias de conducir, no puede aumentarse en otros como es la rebaja a 15 puntos, lo cual es desproporcional.

R.3. A la legalidad, porque por un lado las sanciones son de 10 y en ciertas contravenciones se suman a 15, lo cual no se sujetan a la ley, como es en el Código Orgánico Integral Penal.

R.4. A la legalidad por ende la proporcionalidad

R.5. A la legalidad y la seguridad jurídicas, porque las normas no serías claras y precisas.

TERCERA INTERROGANTE. ¿Qué propondría usted como reforma al Código Orgánico Integral Penal, en la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito?

R.1. Que para las contravenciones siendo las más graves se imponga sanciones de rebaja a 10 puntos a las licencias de conducir y no a 15,

R.2. que se reforme en aquellas contravenciones no seas de 15 sino de 10 puntos la rebaja a las licencias de conducir.

R.3. Que se sujete al principio general de legalidad, que las contravenciones no sobrepasen la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir.

R.4. Que la máxima sanción sea la rebaja a 10 puntos a la licencia de conducir

R.5. Que se sujete al principio de legalidad y proporcionalidad entre delitos e infracciones

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de objetivos

OBJETIVO GENERAL.

- Realizar un estudio jurídico y crítico, de la reducción de puntos a las licencias de conducir para las contravenciones muy graves, en relación al principio de legalidad, señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El objetivo general se verifica en su totalidad, por cuanto en la revisión de literatura se analiza las contravenciones muy graves que se rebajaba de 10 puntos a las licencias de conducir, en el nuevo Código Orgánico Integral Penal se las conoce como contravenciones de primera clase, que tienen la misma rebaja de puntos, pero existen ciertas contravenciones que se rebajan 15 puntos a la licencia de conducir, lo cual es ilegal porque siendo las más graves que el tope es de 10 puntos, no puede aumentarse la rebaja a 15 puntos a las licencias de conducir, este análisis se ha hecho de acuerdo a lo señalado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las nuevas disposiciones que constan en el Código Orgánico Integral Penal, que suprimió las contravenciones de tránsito

que constaban en la ley, para ser regulados en la nueva legislación integral penal.

OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Analizar la congruencia en la aplicación de infracciones para la rebaja de puntos señaladas para las contravenciones muy graves señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Este objetivo se verifica positivamente, por cuanto en la revisión de literatura se analiza la legalidad de las normas y ello es inaplicable en la rebaja de puntos a la licencia de conducir, porque por un lado la contravención de primera clase siendo la más grave que tienen la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir, no puede existir contravenciones con rebaja a más puntos, porque ya no sería tales sino delitos, lo cual son incongruentes en función al principio de legalidad.

- Determinar los inconvenientes jurídicos en la contradicción para la aplicación de la rebaja de puntos en las licencias de conducir señaladas para las contravenciones muy graves.

Este objetivo se verifica en su totalidad, esto se corrobora con la aplicación de la encuesta en la tercera pregunta el 83.4% señalaron

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

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

El último objetivo se verifica positivamente, por cuanto en la investigación de campo con la aplicación de la encuesta en la sexta pregunta el 83.4% indicaron que es necesario proponer una reforma al Art. 384 del Código Orgánico Integral Penal, en que se regule la rebaja

de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, en relación al principio de legalidad

7.2. Contrastación de hipótesis

Existe una contradicción jurídica para la aplicación de la rebajas de puntos en las licencias de conducir, en lo señalado a la tabla de infracciones del Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que es de 10 puntos para las contravenciones muy graves, pero en lo señalado en los Art. 145 y siguientes de la misma Ley, determina una rebaja de 15 a 30 puntos de la licencia de conducir, yendo en contra del principio de legalidad, causando inseguridad jurídica a las personas que han ocasionado una infracción tránsito

La hipótesis formulada se contrasta favorablemente, esto se corrobora con la aplicación de la encuesta en la tercera pregunta el 83.4% señalaron que si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir, en la cuarta pregunta el 76.6%

manifestaron que a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, siendo una contravención con mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito, en la quinta pregunta el 76.6% de las personas expresaron que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase va en contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones

7.3. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma

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

El Art. 76 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador, indica: *“En todo proceso en el que se determinen derechos y*

obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.”

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

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

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

Las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.

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

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

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

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

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

El Art. 386 del Código Orgánico Integral Penal exterioriza:

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

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.

2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.

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

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

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

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo

será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

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

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

8. CONCLUSIONES

Luego de haber cumplido el presente trabajo de tesis he llegado a las siguientes conclusiones:

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

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

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

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

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

SEXTA: El Código Orgánico Integral Penal, regula la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito, pero no va en función al principio de legalidad.

9. RECOMENDACIONES

PRIMERA: A la Comisión Especializada de la Asamblea Nacional analice la conveniencia que las contravenciones de tránsito de primera clase, conocidas anteriormente como contravenciones muy graves, se reduzca diez puntos a la licencia de conducir.

SEGUNDA: A los fiscales de tránsito fundamentar su acusación, que en las contravenciones de tránsito de primera clase, como las de mayor sanción, sería adecuado que se encuentren fuere de ella y con mayor sanción, a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.

TERCERA: A los jueces y tribunales de garantías penales, en su reducción de puntos no apliquen la rebaja de quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, porque se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase siendo de mayor sanción, sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir.

CUARTA: A la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las

contengan, siendo una contravención, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase causa inseguridad jurídica, a las personas que han ocasionado una infracción tránsito.

QUINTA: Que los jueces aplique la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones, que siendo una contravención la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, al tener una mayor sanción que la contravención de tránsito de primera clase, afecta este principio.

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

9.1. Propuesta de reforma legal

ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO

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

Que el Art. 76 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador, indica: En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.

Que el Art. 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador indica que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre infracciones y sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

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

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

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

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

LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

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

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

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

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito de la República del Ecuador,
en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, a los días del mes
de del 2015.

f. LA PRESIDENTA

f. EL SECRETARIA

10. BIBLIOGRAFÍA

- ANGULO AYOVI; Mauricio Fernando: Manual Práctico de Derecho Ambiental, Editorial Workhouse Procesal, Ecuador, 2009, p. 160

- BAQUERIZO MINUCHE, Jorge: Sobre Neoconstitucionalismo, Principios y Ponderación, Edilexa S.A. Editores, Guayaquil – Ecuador, 2011, p. 102

- CABANELLAS, Guillermo: Diccionario Jurídico Elemental, editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2000, p.16, 518.

- CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Romano y latines Jurídicos, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 2007, p. 848

- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 66, 76, 392

- CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2014, Art. 60, 67, 371

- CUEVA CARRIÓN, Luis: Acción Constitucional Ordinaria de Protección, Ediciones Cueva Carrión, Quito – Ecuador, 2010, p. 117

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

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

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

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

- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2015, Art. 90, 91, 92,. 93, 94, 95, 96, 97, 98.

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

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

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

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

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

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

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

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

11. ANEXOS

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

ENCUESTA DIRIGIDA A PROFESIONALES DEL DERECHO

Señor Abogado, sírvase responder las siguientes preguntas que a continuación detallo relacionado con el tema “*NECESIDAD DE REGULAR LA REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES, EN EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD SEÑALADA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*”, su colaboración me será de mucha ayuda en el desarrollo de la presente investigación

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

SI () NO ()

¿Por qué?

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

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

SI () NO ()

¿Por qué?
.....

3. ¿Usted cree que si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, se vulnera el principio de legalidad, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....

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

SI () NO ()

¿Por qué?
.....

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

contra de la proporcionalidad que debe existir entre infracciones y sanciones?

SI () NO ()

¿Por qué?
.....

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

SI () NO ()

¿Por qué?
.....

ENTREVISTAS

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

.....
.....

2.¿Qué principios se vulnera si se reducen quince puntos a la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, por cuanto la contravención de tránsito de primera clase sólo establece la reducción de diez puntos a la licencia de conducir?

.....
.....

3.¿Qué Propondría usted como reforma al Código Orgánico Integral Penal, en la rebaja de puntos de las licencias para las contravenciones de tránsito?



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

TEMA:

“NECESIDAD DE REGULAR LA REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES, EN EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD SEÑALADA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”.

PROYECTO DE TESIS
PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE ABOGADO.

AUTOR:

ALEX BENJAMIN QUEZADA QUIZHPE

Loja- Ecuador

2014

1. TEMA

NECESIDAD DE REGULAR LA REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES, EN EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD SEÑALADA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

2. PROBLEMÁTICA

El artículo 97 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir. Dichas licencias serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida. Entre otras infracciones para las contravenciones muy graves, se reducirá 10 puntos a la licencia de conducir

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

de conducir cuando se trate de infracciones muy graves, en cambio en dicha reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, la rebaja aumenta de 15 hasta 30 puntos, en la misma clase de infracciones muy graves.

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

3. JUSTIFICACIÓN

La Universidad Nacional de Loja, a través de la Carrera de Derecho exige a sus estudiantes ser parte integrante de nuestra sociedad mediante la investigación científica en el Derecho Positivo, para optar por el grado de Abogado, por lo que justifico la presentación de este proyecto de tesis denominado “NECESIDAD DE REGULAR LA REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES, EN EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD SEÑALADA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”.

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

Desde el punto de vista social, y por la importancia y relevancia de quienes formamos la sociedad ecuatoriana, es de prioridad absoluta el considerar la rebaja de puntos para las licencias de conducir, para las contravenciones muy graves señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Desde el punto de vista jurídico, de conformidad a lo que se encuentra establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la rebaja de puntos para las contravenciones muy graves, no se basan al principio de legalidad, de acuerdo a la ley de la materia, causando inseguridad jurídica a las personas que han ocasionado una infracción tránsito

Desde el punto de vista académico el desarrollo de esta investigación permitirá que su contenido aporte con importantes conceptos

doctrinarios y jurídicos que serán muy útiles para quienes se interesen por estudiar algo más acerca de una institución trascendental como son las infracciones de tránsito.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL.

- Realizar un estudio jurídico y crítico, de la reducción de puntos a las licencias de conducir para las contravenciones muy graves, en relación al principio de legalidad, señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Analizar la congruencia en la aplicación de infracciones para la rebaja de puntos señaladas para las contravenciones muy graves señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

- Determinar los inconvenientes jurídicos en la contradicción para la aplicación de la rebaja de puntos en las licencias de conducir señaladas para las contravenciones muy graves.

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

5. HIPÓTESIS.

Existe una contradicción jurídica para la aplicación de la rebajas de puntos en las licencias de conducir, en lo señalado a la tabla de infracciones del Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que es de 10 puntos para las contravenciones muy graves, pero en lo señalado en los Art. 145 y siguientes de la misma Ley, determina una rebaja de 15 a 30 puntos de la licencia de conducir, yendo en contra del principio de legalidad, causando inseguridad jurídica a las personas que han ocasionado una infracción tránsito

6. MARCO TEORICO

Luigi Ferrajoli en su obra Democracia y Garantismo cita a Norberto Bobbio, quien señala que al *“Estado de Derecho, como el sistema político basado en la disciplina legal y el monopolio de la fuerza, con la pretensión de excluir, o al menos de minimizar la violencia en las relaciones interpersonales. A su vez, la democracia pudiera ser*

definida como una técnica de convivencia que persigue solucionar no violentamente los conflictos.”⁴⁸

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

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

En la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 107 clasifica las infracciones de tránsito en

⁴⁸ FERRAJOLI, Luigi: Democracia y garantismo, Edición de Miguel Carbonel, Editorial Trotta, 2008, Madrid – España, p. 175

delitos y contravenciones, esto en atención a la gravedad de la acción tipificada.

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

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

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

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

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

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación

para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

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

INFRACCIONES PUNTOS

Contravenciones leves de primera clase 1,5

Contravenciones leves de segunda clase 3

Contravenciones leves de tercera clase 4,5

Contravenciones graves de primera clase 6

Contravenciones graves de segunda clase 7,5

Contravenciones graves de tercera clase 9

Contravención muy grave 10

Delitos 11 - 30.”⁴⁹

En esta disposición se establece el sistema de rebaja de puntos, en el momento de la emisión de las licencias, las cuales van perdiendo los puntos en razón de la gravedad de la infracción de tránsito.

En cuanto a las infracciones muy graves determina esta disposición la rebaja de 10 puntos a la licencia de conducir. Pero esto, es diferente a lo prescrito en el Art. 145.1. de la Ley Orgánica de Transporte

⁴⁹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, Art. 97

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que prescribe *“Incorre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de quince (15) puntos de su licencia de conducir y treinta (30) días de prisión.”*⁵⁰

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

7. METODOLOGÍA.

7.1. Métodos

El desarrollo de la presente tesis, se realizará mediante el método descriptivo y bibliográfico. La investigación descriptiva es aquella que nos permite descubrir detalladamente y explicar un problema, objetivos

⁵⁰ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, Art. 145.1.

y fenómenos naturales y sociales mediante un estudio con el propósito de determinar las características de un problema social.

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

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

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

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

El método analítico tiene relación al problema que se va a investigar por cuanto nos permite estudiar el problema en sus diferentes ámbitos.

El análisis y síntesis complementarios de los métodos sirven en

conjunto para su verificación y perfeccionamiento. El método científico, nos permite el conocimiento de fenómenos que se dan en la naturaleza y en la sociedad, a través de la reflexión comprensiva y realidad objetiva, de la sociedad por ello en la presente investigación me apoyare en este método.

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

7.2. Procedimientos y Técnicas.

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

La investigación de campo se concretará a consultas de opinión a personas conocedoras de la problemática, previo muestreo poblacional de por lo menos treinta personas para las encuestas y tres personas para las entrevistas; en ambas técnicas se plantearán cuestionarios derivados de la hipótesis, cuya operativización partirá de la determinación de variables e indicadores; llegando a prescribir la verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, de este

contenido, me llevará a fundamentar la Propuesta de Reforma a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en que se regule la rebaja de puntos de las licencias en las contravenciones muy graves.

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

7.3. Esquema Provisional del Informe Final.

El informe final de la investigación socio-jurídica propuesta seguirá el esquema previsto en el Art. 151 del Reglamento de Régimen Académico que establece: Título, Resumen en Castellano y Traducido al Inglés; Introducción, Revisión de Literatura; Materiales y Métodos; Resultados, Discusión, Conclusiones, Recomendaciones, Bibliografía; y, Anexos.

Sin perjuicio del cumplimiento de este esquema, es necesario que en este acápite de metodología, se establezca un esquema provisional para el Informe Final de la investigación socio-jurídica propuesta, siguiendo la siguiente lógica:

En primer orden, se concreta el Acopio Teórico, revisión de literatura: a) un Marco Conceptual; b) Marco Doctrinario; Marco Jurídico. En segundo lugar se sistematizará la indagación de campo o el acopio empírico, siguiendo el siguiente orden: a) Presentación y análisis de los resultados de las encuestas y entrevistas.

En tercer orden vendrá la síntesis de la investigación jurídica, con la concreción de: a) Indicadores de verificación de los objetivos y de contrastación de la hipótesis, b) La deducción de conclusiones y recomendaciones; y c) la fundamentación jurídica de la propuesta de la reforma legal, en relación a la materia y al problema materia de la tesis en estudio.

8. CRONOGRAMA DE TRABAJO.

Año 2014								
Actividades Tiempo	MAYO	JUNIO	JULIO	AGO.	SEP.	Oct.	Nov.	Dic.
Selección y definición del problema objeto de estudio	XX							
Elaboración del Proyecto de Investigación	XX							
Aprobación del proyecto de tesis en junio		X						
Desarrollo de la revisión de literatura de la tesis		XXX	XXXX					
Aplicación de encuestas y entrevistas				XX				
Verificación y contrastación de Objetivos e Hipótesis				XX				
Planteamiento de conclusiones y recomendaciones					XX			
Presentación del borrador de la Tesis						XXX		
Presentación del informe final							XXX	
Sustentación y defensa de la tesis								X

9. PRESUPUESTO

91.- Recursos Humanos.

El presente proyecto de investigación, se lo realizará con la intervención directa de:

- El Investigador de la Universidad Nacional de Loja, Carrera de Derecho.
- Director de Tesis, designado para el efecto.
- Encuestados y Entrevistados.
- Instituciones Públicas y Privadas.
- Abogados en el libre ejercicio profesional.

9.2. Recursos Materiales.

Para esta investigación se va a requerir de materiales y herramientas, será necesaria la utilización de otros medios para la investigación, gastos con los cuales tendrá que correr el investigador.

9.3. Recursos Financieros.

Estos provendrán del investigador, con los recursos para cubrir los gastos que se van a generar producto de la investigación:

CONTRIBUYENTE	MONTO
Estudiante de la UNL Derecho	1.202,00

DESCRIPCIÓN	VALOR
Internet	100,00
Prensa	40,00
Recolección de Información Total	150,00
Hojas	10,00
Copias	75,00
CDS	15,00
Impresión	60,00
Anillado	46,00
Materiales de Oficina	56,00
Transporte y movilización	650,00
TOTAL	1.202,00

10 BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

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

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2013), "Constitución Política del Ecuador", Tungurahua - Ecuador

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2013), "Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ", Quito - Ecuador

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2013), "Código de Procedimiento Civil", Tungurahua – Ecuador

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2013), "Código Civil", Tungurahua - Ecuador

- GARCÍA, Falconí José (2006) "Manual de Practica Procesal Penal", Editorial Nuevo Horizonte, Tungurahua - Ecuador

- MANUEL PEÑAHERRERA VÍCTOR (2005) "Lección y Derecho Práctico Civil y Penal" Tomo I, II y III. Editorial Universitaria; Tungurahua – Ecuador

- MERINO, Gonzalo, (2008); "Enciclopedia de Práctica Jurídica" Editorial "Magnus" Guayaquil - Ecuador

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

ÍNDICE

PORTADA	i
CERTIFICACIÓN	ii
AUTORÍA	iii
CARTA DE AUTORIZACIÓN	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
TABLA DE CONTENIDOS	vii
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN	2
2.1. Abstract.	4
3. INTRODUCCIÓN	6
4. REVISIÓN DE LITERATURA	8
4.1. MARCO CONCEPTUAL	8
4.2. MARCO DOCTRINARIO	22
4.3. MARCO JURÍDICO	33
5. MATERIALES Y MÉTODOS	54
6. RESULTADOS	57
6.1. Resultados de la aplicación de la encuesta	57
6.2. Resultados de las entrevistas	69
7. DISCUSIÓN	73
7.1. Verificación de objetivos	73
7.2. Contrastación de hipótesis	76
7.3. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma	77

8. CONCLUSIONES	82
9. RECOMENDACIONES	84
9.1. Propuesta de reforma legal	86
10. BIBLIOGRAFÍA	90
11. ANEXOS	93
ÍNDICE	117