

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

TÍTULO

**“REFORMAS A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA
ACREDITACIÓN DE PUNTOS A LA LICENCIA DE CONDUCIR
DE ACUERDO A SU CATEGORIA”**

TESIS DE GRADO, PREVIA
A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ABOGADO.

AUTOR:

Washington Omar Cortez Gómez

DIRECTOR DE TESIS

Dr. Jefferson Armijos

LOJA-ECUADOR

2015

CERTIFICACIÓN

Dr. Jefferson Armijos

CATEDRÁTICO DE LA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

CERTIFICO:

Haber dirigido y revisado el presente trabajo de Tesis para obtener el grado de Abogado con el tema **“REFORMAS A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE PUNTOS A LA LICENCIA DE CONDUCIR DE ACUERDO A SU CATEGORIA”** que ha sido elaborado por el señor Washington Omar Cortez Gómez cumple con todos los requisitos reglamentarios, pertinentes, autorizo su presentación y sustentación.

Loja, enero de 2015


Dr. Jefferson Armijos
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, Washington Omar Cortez Gómez, declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido del mismo.

Adicionalmente acepto y Autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la Publicación de mi Tesis en el repositorio de la Institución- Biblioteca Virtual.

Autor: Washington Omar Cortez Gómez

Firma:



Cédula: 160022743-1

Fecha: Loja, enero de 2015

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

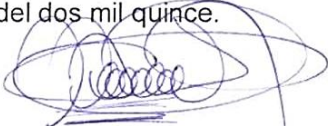
Yo, Washington Omar Cortez Gómez, declaro ser autor de la tesis Titulada "REFORMAS A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE PUNTOS A LA LICENCIA DE CONDUCIR DE ACUERDO A SU CATEGORIA". Siendo requisito para optar por el grado de Abogado. Autorizo al Sistema 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, a los 29 días del mes de enero del dos mil quince.

Firma:



Autor: Washington Omar Cortez Gómez

Cedula: 160022743-1

Dirección: Palora, 14 de Febrero y Av. Ibarra

Correo Electrónico: cortezowg@yahoo.com

Teléfono: 032312206 / 0998425427

DATOS COMPLEMENTARIOS:

Director de Tesis:

Dr. Jeferson Armijos

Tribunal de Grado:

Dr. Mg. Augusto Patricio Astudillo Ontaneda

Dr. Mg. Igor Eduardo Vivanco Müller

Dr. Mg. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez

AGRADECIMIENTO

Al culminar la presente investigación quiero agradecer a la Universidad Nacional de Loja, a sus docentes y personal administrativo por su ardua labor en pro de sus estudiantes.

En especial al Doctor Jefferson Armijos por su guía, paciencia y orientación, sin las cuales no hubiera podido culminar este trabajo.

EL AUTOR

DEDICATORIA

Con mucho amor y respeto a mi esposa Cecilia Nájera por su apoyo incondicional e infinita paciencia durante el tiempo de mis estudios.

A mis hijos Oscar David y Ana Belén, por ser mi razón de vivir y aliento de superación y que el cumplimiento de esta meta sirva de ejemplo en sus vidas

EL AUTOR

ESQUEMA DE CONTENIDOS

CERTIFICACIÓN

AUTORÍA

CARTA DE AUTORIZACION

AGRADECIMIENTO

DEDICATORIA

ESQUEMA DE CONTENIDOS

1. TÍTULO
2. RESUMEN
- 2.1. ABSTRACT
3. INTRODUCCIÓN
4. REVISIÓN DE LITERATURA
- 4.1. MARCO CONCEPTUAL
- 4.1.1. ANTECEDENTES DE LA LEY DE TRANSITO EN EL ECUADOR
- 4.1.1.1. El Derecho de Transporte
- 4.1.1.2. Infracciones de Tránsito
- 4.1.1.3. El transporte terrestre automotor
- 4.1.1.4. Accidente de tránsito
- 4.1.1.5. Delitos culposos
- 4.1.1.6. Caso fortuito o fuerza mayor .- Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.
- 4.1.1.7. Elementos.- Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:
- 4.1.2. ÓRGANOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO EN EL ECUADOR
- 4.1.2.1. LA DIRECCION NACIONAL DE CONTROL DEL TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL
- 4.1.3. EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR
- 4.1.3.1. CLASES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE
- 4.1.3.1.1. El transporte público
- 4.1.3.1.2. Transporte comercial
- 4.1.3.1.3. El transporte por cuenta propia
- 4.1.3.1.4. El transporte internacional de personas y mercancías

- 4.1.3.1.5. El transporte fronterizo
- 4.1.4. LAS LICENCIAS DE CONDUCIR, MARCO DOCTRINARIO Y JURÍDICO EN EL ECUADOR
- 4.1.5. LICENCIA DE CONDUCIR COMO REQUISITO INDISPENSABLE.
- 4.1.6. PERDIDA DE PUNTOS DE ACUERDO A SU CATEGORIA
- 4.1.7. DE LAS INFRACCIONES DE TRANSITO
- 4.2. MARCO DOCTRINARIO
- 4.2.1. DE LAS CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES
- 4.2.2. CORRESPONDE A LOS JUECES DE TRÁNSITO
- 4.3. MARCO JURÍDICO
- 4.3.1. DERECHOS CONSTITUCIONALES EN LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE
- 4.3.1.1. Contravenciones graves
- 4.3.1.2. El transporte turístico terrestre
- 4.3.1.3. LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL
- 4.3.1.4. ANALISIS JURIDICO DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO
- 4.3.1.5. Factor principal de muerte
- 4.3.2. PROCESO DE EXPEDICIÓN DE CANJES Y LICENCIAS
- 4.3.3. ANÁLISIS JURÍDICO DEL SISTEMA DE ACREDITACIÓN DE PUNTOS DE CONFORMIDAD A SU CATEGORÍA.
- 4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA
- 4.4.1. ECUADOR
- 4.4.2. PERU
- 4.4.3. COLOMBIA
- 5. MATERIALES Y MÉTODOS
- 5.1. Materiales
- 5.2. Métodos
- 5.3. Procedimientos y técnicas
- 6. RESULTADOS
- 6.1. Resultados de las encuestas
- 6.2. Resultado de las entrevistas
- 6.3. Estudio de casos
- 7. DISCUSIÓN
- 7.1. Contrastación de hipótesis.

- 7.2. Verificación de objetivos.
 - 8. CONCLUSIONES
 - 9. RECOMENDACIONES
 - 9.1. Propuesta de reforma legal.
 - 10. BIBLIOGRAFÍA
 - 11. ANEXOS
- ÍNDICE

1. TÍTULO

“REFORMAS A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE PUNTOS A LA LICENCIA DE CONDUCIR DE ACUERDO A SU CATEGORIA”

2. RESUMEN

El tema que me propuse desarrollar, titula **“REFORMAS A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE PUNTOS A LA LICENCIA DE CONDUCIR DE ACUERDO A SU CATEGORIA”** por lo que me permito realizar el resumen del mismo.

La historia del Transporte se remonta al año de 1905, durante el Gobierno del general Rafael Reyes, cuando se creó el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, con el fin de atender los bienes nacionales, las minas, petróleos, patentes de privilegio y registros de marcas, los ferrocarriles, caminos, puentes, edificios nacionales y tierras baldías. Dentro de las principales obras y gestiones en las que el Ministerio ha sido protagonista, debemos recordar los primeros 50 años del siglo XX, época en la que se definieron las normas para la construcción y conservación de carreteras y caminos, se hizo la limpieza y canalización de diferentes ríos y la inspección de las empresas de navegación y matrícula de las embarcaciones.

Al referirnos a algunos conceptos podemos señalar en términos generales que accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 106 establece el concepto de infracciones de tránsito, define a los accidentes al citar “ Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.”¹

En nuestro país existe una gran actividad de índole económica, social, comercial, educativa y laboral, esto conduce a que la población se movilice masivamente en medios de transporte terrestre por este motivo se busca su regulación y autorización de circulación, por las vías habilitadas al tránsito vehicular 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.

Los gremios del transporte persisten en la pretensión de reformar la nueva Ley de Tránsito para garantizar el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, pues las licencias son otorgadas con 30 puntos para el plazo de su

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

vigencia, que es de cinco años, por cada infracción cometida, se reduce un determinado puntaje, según la gravedad de esta, y la pérdida del total del puntaje lleva a la suspensión de las licencias. Los choferes pretenden que se aumenten los 30 puntos. La Ley establece, además, la posibilidad de recuperar los puntos perdidos, a partir de la mitad del tiempo de vigencia de la licencias, esa recuperación solo puede ser por el 50% de los puntos que se perdieron. Actualmente se han agilizado los procesos de recuperación de puntos por medio de cursos de capacitación.

Nuestra propuesta se enmarca en el axioma de que a mayor responsabilidad y riesgos, correspondería mayor cantidad de puntos; esto con la finalidad de establecer reglas claras a fin de garantizar a más de la seguridad pública el justo derecho de los conductores del transporte público y transporte pesado de ejercer sus actividades con absoluta confianza, de tal manera que su aplicación se vea reflejada en la oferta de un servicio de calidad y la satisfacción de los usuarios y usuarias, sin perjuicio de las sanciones que por inobservancia de la ley se produzcan durante el proceso.

2.1. ABSTRACT

The subject I proposed to develop entitled "AMENDMENT TO THE ORGANIC LAW OF LAND TRANSPORTATION, TRAFFIC AND ROAD SAFETY, And THE ACCREDITATION POINTS TO DRIVER LICENSE TO YOUR CATEGORY" so I would make the summary.

Transport history dates back to 1905, during the government of Gen. Rafael Reyes, when it created the Ministry of Public Works and Transport, in order to meet domestic goods, mining, petroleum, patents and registrations privilege marks, railways, roads, bridges, buildings and national public lands. Among the major works and arrangements in which the Ministry has been a leader, we must remember the first 50 years of the twentieth century, a period which defined the standards for construction and maintenance of highways and roads; it was clean and channeling from different rivers and inspection of shipping companies and registration of vessels.

In referring to some concepts we can say in general that any accident is a fact, unplanned, which generates a misfortune or harm.

In terms of traffic accident is caused by unforeseen occurrence involving a vehicle or more on roads or highways and causing property damage or personal injury or death of them.

Our Traffic Law in its article 34 to establish the concept of traffic violations defined as accidents, said: "There are traffic violations actions or omissions that may be foreseen but not intended by the agent, verified by negligence recklessness, or incompetence, or failure to comply with laws, regulations and traffic ordinances, or lawful orders of the authorities and traffic cop."

In our country there is a flurry of economic, social, commercial, education and work, this leads to the population to massively mobilize land transport for this reason finds its regulation and licensing of movement through the channels enabled the vehicular traffic in order to ensure fitness of drivers in the handling of motor vehicles, including agricultural machinery, and the suitability of them for running with the least possible risk.

Transport unions persist in the attempt to reform the new Traffic Law to ensure the scoring system applied to driver's licenses because the licenses are awarded 30 points for the term of its validity, which is five years, each offense, reduces a certain score, depending on the seriousness of this, and the loss of the total score leading to the suspension of licenses. Drivers aim for an increase of 30 points. The Act also establishes the possibility of recovering the lost points, based on half the time of validity of licenses, this recovery can only be for 50% of the points that were lost. The Government aims to speed recovery times through training courses.

Our proposal is framed in the axiom that a greater responsibility and risks, corresponds most points; this with the point to establish clear rules to ensure public security over the just right of public transport drivers and trucking to practice their activities with confidence, so that its implementation is reflected in the offer of a service quality and user satisfaction and user, with out prejudice to penalties for violations of the law occurring during the process.

3. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación con el tema **“REFORMAS A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE PUNTOS A LA LICENCIA DE CONDUCIR DE ACUERDO A SU CATEGORIA”** es el fruto de la investigación y esfuerzo manifestado con el propósito de dar solución a un problema jurídico, de actualidad y relevancia. Trata en sí de analizar las falencias existentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, con el objetivo de establecer alternativas de solución por medio de la reforma de las leyes para que sean aplicables a la realidad social actual en lo que a materia de tránsito se refiere.

Por medio de esta investigación damos a conocer toda la información de fondo y forma para interpretar de mejor manera las leyes y aplicarlas de manera justa y equitativa.

Estamos conscientes de la importancia de participar los conocimientos adquiridos por medio del estudio y comparación de los resultados obtenidos al término de esta fuente de información, es por esta razón que ponemos a su disposición el análisis de las leyes que regulan el tránsito en nuestro país con el fin de presentar una propuesta legal que en este fundamento encontramos.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. ANTECEDENTES DE LA LEY DE TRANSITO EN EL ECUADOR

La historia del Transporte se remonta al año de 1905, durante el Gobierno del general Rafael Reyes, cuando se creó el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, con el fin de atender los bienes nacionales, las minas, petróleos, patentes de privilegio y registros de marcas, los ferrocarriles, caminos, puentes, edificios nacionales y tierras baldías. Dentro de las principales obras y gestiones en las que el Ministerio ha sido protagonista, debemos recordar los primeros 50 años del siglo XX, época en la que se definieron las normas para la construcción y conservación de carreteras y caminos, se hizo la limpieza y canalización de diferentes ríos y la inspección de las empresas de navegación y matrícula de las embarcaciones.

En la segunda mitad del siglo, se introdujo el sistema de peajes para financiar las obras civiles, se creó la Policía de Carreteras para la vigilancia y control del tráfico en las vías nacionales; la empresa Puertos de Colombia, con el fin de construir y administrar los puertos marítimos; el Fondo de Caminos Vecinales, que entraría a atender la construcción, mejoramiento y conservación de los caminos y puentes y el Fondo Vial Nacional, con recursos generados del impuesto a los combustibles para financiar obras viales.

En 1993, el Gobierno Nacional vio la necesidad de reestructurar el tránsito y transporte en el Ecuador, con el fin de modernizarlos y adaptarlos al dinamismo del país; y a comienzos del año 2000, una nueva reorganización se presentó al interior del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, esta vez para fortalecerla como el organismo que define, formula y regula las políticas de transporte, tránsito y su infraestructura mediante la articulación de las entidades que integran el sector. En la última década, el Ministerio ha desarrollado importantes proyectos de trascendencia nacional, mediante la construcción de nuevas vías, túneles y puentes, en el sector carretero; ha puesto en funcionamiento la red férrea, mejoró las condiciones de servicio y seguridad en los aeropuertos y trabaja constantemente en la adecuación y mantenimiento de las vías fluviales y marítimas.

Las ciudades se nos presentan desde siempre como un gran centro de comunicación Interpersonal, las grandes ciudades se muestran en el tiempo como los canales en los cuales se sustenta esta cualidad la comunicación, pero en el desarrollo de la nación, ya se prevé día a día la precariedad de los servicios de teléfonos, correo, aeropuerto y transporte, pero también en el deterioro físico, simbólico y funcional de algunos espacios de construcción social como la escuela, los teatros y los estadios. Sin duda, que este deterioro se manifiesta en la reducción de la calidad de vida de la población y en la pérdida de las posibilidades de interrelación social.

En este contexto, el transporte asume la condición de medio de comunicación privilegiado, por ello la importancia de enfrentar el tema de la transportación de una manera global y decidida, la crisis actual, como todo momento de decisión, ha permitido descubrir y entender que el transporte no es un problema, como generalmente se lo define, sino más bien como lo que es: una relación social. Y lo es, por un lado, porque permite la comunicación de las personas y las actividades económicas, culturales, políticas, y, por otro, porque es una actividad en la que existen actores sociales explícitos que se interrelacionan entre sí.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes; ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente;

Dicha Ley de Tránsito y Transporte Terrestres no contempla aspectos relacionados con la prevención ya que el marco legal vigente resulta insuficiente e inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto puesto

que nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad siendo es necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

4.1.1.1. El Derecho de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, contempla el desarrollo de aspectos importantes tales como: todo lo referente al Transporte Terrestre, su ámbito, organización, organismos encargados, competencias; lo relacionado con el Tránsito, las partes involucradas, conductores, peatones, vehículos, Infracciones, etc. y aquello que tiene que ver con cada una de estas partes; la parte preventiva de Seguridad Vial, tan necesaria en la actualidad; y el tema del aseguramiento y sus regulaciones.

4.1.1.2. Infracciones de Tránsito.-Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Art. 106 señala...”Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones; el Art. 108 del mismo cuerpo legal cita.... “Las infracciones de tránsito son culposas y

conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Art. 138, del capítulo V de las contravenciones clasifica a las contravenciones como leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase, las que dan origen a distintas sanciones y multas por parte de los tribunales competentes.

4.1.1.3. El transporte terrestre automotor.- es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

4.1.1.4. Accidente de tránsito.- En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 106 al establecer el concepto de infracciones de tránsito define a los accidentes cuando: dice: "Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito. ".²

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto en acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí por tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

4.1.1.5. Delitos culposos.- Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Art. 107 señala que las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones, y el Art. 108 de la misma ley indica que las infracciones de

TOSCANO Vizcaíno, Silvio tríptico sobre accidentes de tránsito²

tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial. En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal.

El Art. 109.- (Reformado por el Art. 52 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011), de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial refiere que si del proceso apareciere indicios que se ha cometido un delito que no es la infracción culposa de tránsito, se remitirá copia de lo actuado a la unidad de la Fiscalía General del Estado a la que corresponda prevenir o impulsar la investigación. Lo relativo a competencia y a acumulación, se someterá a lo previsto en el Código de Procedimiento Penal.

Para tener un criterio claro y preciso señalaré lo citado por el tratadista Beristaín, quien considera la existencia de un dolo de peligro en la conducción temeraria de vehículos; criterio que evidentemente invita a reflexión pues en nuestra sociedad es muy común observar la presencia de criminales en potencia que se hallan frente a un volante. Este pensamiento es necesario que se lo incorpore en nuestra legislación, pues hechos como la muerte causada por un conductor en estado de embriaguez, no puede seguirse considerando como delito culposos.

Por otro lado, debo mencionar que algunos accidentes de tránsito a más de su condición "natural", llamémoslo así, de ser eventuales y no queridos, son imposibles de prever por irresistibles.

4.1.1.6. Caso fortuito o fuerza mayor .- Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.

Este criterio es lógico y guarda relación con las legislaciones del mundo y la doctrina jurídica: "Nadie puede ser reprimido por un hecho que sea derivado por circunstancias ajenas a su voluntad, o que no se las pueda resistir o prever o que sean inevitables".

No está por demás indicar que, la fuerza mayor y el caso fortuito deben ser probados dentro del juicio para que el juez pueda eximir de responsabilidad al indiciado, prueba que evidentemente deberá esgrimirla quien alega el caso fortuito o la fuerza mayor y quien en su conducción debe haber observado la suficiente diligencia, cuidado, responsabilidad, observancia de la ley, normas reglamentarias de tránsito para que, producido el accidente y alegadas tales circunstancias, pueda operar la eximencia de responsabilidad; de lo contrario ésta no puede considerarse a la hora del juzgamiento.

4.1.1.7. Elementos.- Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

1. Es un suceso eventual;
2. Debe ser sin intención pero con culpa;
3. Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;
4. Se produce en la vía;
5. Participan seres humanos.

4.1.2. ÓRGANOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO EN EL ECUADOR

4.1.2.1. LA DIRECCION NACIONAL DE CONTROL DEL TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial es un conjunto técnico de personal de la Policía Nacional, facultado para la vigilancia del tránsito y la seguridad vial a nivel nacional, está en manos del Ministerio de Gobierno; y operacionalmente de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuenta con las unidades operativas, administrativas, asesoras obligatorias para el ejercicio de su función. Dentro de sus deberes y atribuciones, a más de los determinados por la Comisión Nacional, encontramos los siguientes:

- a) Cumplir y hacer cumplir esta Ley, sus reglamentos y las resoluciones emanadas de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

- b) Ejecutar las regulaciones de la Comisión Nacional; de conformidad con lo establecido en el Reglamento a esta Ley;

- c) Planificar y ejecutar las actividades de control del tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su competencia, con sujeción a las regulaciones de la Comisión Nacional; y,

- d) Acatar las disposiciones que provengan del Ministerio del sector y de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El Director Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial es el encargado de ejercer autoridad administrativa sobre el personal operativo y administrativo de la Institución, resolver los asuntos administrativos y de organización interna de la entidad, excepto cuando aquellos estén expresamente encargados a otro órgano, elaborar la pro forma presupuestaria anual y el plan de actividades, y someterlos a consideración del Directorio de la Comisión Nacional para su aprobación y ejecutar y liquidar anualmente el ejercicio económico, organizar, supervisar y controlar el funcionamiento de sus respectivas dependencias, para el cumplimiento de sus funciones y la correcta utilización de los recursos asignados y distribuidos en las Jefaturas y Subjefaturas de Tránsito del país y

disponer la adquisición de bienes, la ejecución de obras y la prestación de servicios, en el ámbito de la cuantía que le sea permitida de conformidad con la Ley.

4.1.3. EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR

4.1.3.1. CLASES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

El transporte en nuestro país se clasifica en servicios de transporte terrestre: Público, Comercial y Por cuenta propia.

El Estado garantiza el servicio de transporte público colectivo y masivo de personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.

El desarrollo de la actividad de los transportistas deberá realizarse de acuerdo a los siguientes aspectos: protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, adolescentes, niñas y niños, la eficiencia en la prestación del servicio; la protección ambiental y la prevalencia del interés general por sobre el particular.

4.1.3.1.1. El transporte público.- se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son

de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

4.1.3.1.2. Transporte comercial.- es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

4.1.3.1.3. El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial.

4.1.3.1.4. El transporte internacional de personas y mercancías, es un servicio de transporte público garantizado por el Estado, consecuentemente, se requerirá de un contrato de operación de acuerdo con los términos establecidos en la Ley, y se registrá

adicionalmente por los tratados, convenios y acuerdos internacionales suscritos por el país.

4.1.3.1.5. El transporte fronterizo de personas y mercancías, es un servicio público que se lo realiza sólo dentro los límites establecidos para la zona de integración fronteriza respectiva, requerirá de un contrato de operación, de acuerdo con los términos establecidos en la Ley, y se regirá adicionalmente por los tratados, convenios y acuerdos internacionales suscritos por el país.

4.1.4. LAS LICENCIAS DE CONDUCIR, MARCO DOCTRINARIO Y JURÍDICO EN EL ECUADOR

En nuestro país existe una gran actividad de índole económica, social, comercial, educativa y laboral, esto conduce a que la población se movilice masivamente en medios de transporte terrestre por este motivo se busca su regulación y autorización de circulación, por las vías habilitadas al tránsito vehicular 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.

La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control. La capacitación y formación estará a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación

Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

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

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

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

El certificado o título de aprobación de estudio que otorguen las Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, el SECAP, 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 del trabajador en general.

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 capacidades especiales, se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley.

Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento correspondiente. 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.

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).

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.

4.1.5. LICENCIA DE CONDUCIR COMO REQUISITO INDISPENSABLE.

Todo conductor deberá llevar siempre consigo su licencia, permiso o boleta de citación y al serle requerida por la Autoridad, deberá acreditar su identidad y entregar los documentos que lo habilitan para conducir. Si el conductor no posee o lleva consigo estos documentos, es puesto a disposición del tribunal respectivo. En cuyo caso el vehículo es retirado de la circulación para ser

entregado al propietario o la persona que éste designe y que se encuentre habilitado para conducirlo.

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

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

4.1.5.1. De licencias para conducir vehículos a motor

EL Art. 141 del Reglamento general para la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en relación a los permisos señala que el Director Ejecutivo de la ANT y los responsables de las correspondientes

Unidades Administrativas, en sus respectivas jurisdicciones, otorgarán los siguientes permisos provisionales:

1. De aprendizaje de manejo;
2. De conducción para menor adulto;
3. De conducción vehicular;
4. De circulación vehicular; e,
5. Internacional de conducir.

Para conducir vehículos a motor se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o no profesional y la respectiva licencia de conducir.

El Art. 145.- indica que el permiso de conducción para menor adulto se otorgará a quienes hayan cumplido los 16 años de edad, previo el cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 90 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y durarán hasta que el beneficiario cumpla la mayoría de edad. Este permiso sólo autoriza la conducción de vehículos previstos para conductores no profesionales.

Por el periodo de duración del curso y como requisito indispensable previo a la matriculación, la garantía bancaria referida en el artículo 90 de la Ley, será rendida a favor del organismo que conceda el permiso, por la Escuela de Conducción, Instituto Técnico de Educación Superior, Escuela Politécnica o Universidad, SECAP o FEDESOMECA, según sea el caso. Cumplido el curso la garantía será presentada por la persona que represente legalmente al menor adulto.

● **Art. 128 (Requisito indispensable para conceder el título de conductor profesional)**

Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad;
2. Título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivamente; en el caso de los aspirantes a conductores profesionales, el curso se deberá aprobar, además, con una asistencia a clases de al menos el 95%.
3. Aprobar los exámenes médicos, psicosenométricos, y teórico prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos;

4. Haber aprobado la educación básica para licencias no profesionales (A, B y F); y, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias profesionales (A1, C, C1, D, D1, E, E1 y G).

5. Cédula de ciudadanía; y;

6. Certificado de votación vigente.

● **Art. 129.-Vigencia**

Las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales sin excepción tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición.

● **Art. 132. Categorías de Licencias**

Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales:

A. No profesionales:

1. Tipo A: Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones;

2. Tipo B: Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes.

Excepcionalmente, los automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.75 toneladas de carga útil de propiedad del Estado, podrán ser conducidos por los funcionarios y servidores públicos que posean licencia tipo B en las circunstancias y cumpliendo con los requisitos determinados en la normativa aplicable expedida por la contraloría General del Estado;

3. Tipo F: Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad.

B. Profesionales:

1. Tipo C1: Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.

2. Tipo C: Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los comprendidos en el tipo B.

3. Tipo D1: Para escolares- institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.

4. Tipo D: Para servicio de pasajeros (intracantonales, interprovinciales, intraprovinciales, intrarregionales y por cuenta propia); y para vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.

5. Tipo E1: Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales.

6. Tipo E: Para camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales con estas características.

7. Tipo G: Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, moto niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).

8. Tipo A1: Para conducir moto taxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A. Las licencias comprendidas en la categoría profesional habilitan también conducir los vehículos especificados en el tipo B.

C. Especiales:

1. Permiso internacional de conducir.

2. Licencia de conductor andino.

Las licencias de conducir profesionales tipo C1, C, D1, DE1 y E, autorizan además la conducción de los vehículos previstos para la licencia de conducir no profesional tipo B.

4.1.6. PERDIDA DE PUNTOS DE ACUERDO A SU CATEGORIA

Los gremios del transporte persisten en la pretensión de reformar la nueva Ley de Tránsito para garantizar el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, pues las licencias son otorgadas con 30 puntos para el plazo de su vigencia, que es de cinco años, por cada infracción cometida, se reduce un determinado puntaje, según la gravedad de esta, y la pérdida del total del puntaje lleva a la suspensión de las licencias. Los choferes pretenden que se aumenten los 30 puntos. La ley establece, además, la posibilidad de recuperar los puntos perdidos, a partir de la mitad del tiempo de vigencia de la licencias, esa recuperación solo puede ser por el 50% de los puntos que se perdieron por medio de cursos de capacitación”.

En otros países, el sistema de licencia con puntos ha mostrado ser eficaz instrumento para reducir los accidentes de tránsito, estos se han convertido en una de las primeras causas de muerte de los ecuatorianos: cada año, los siniestros de tránsito han dejado, en el último lustro, más de 1 200 muertos en carreteras y calles, la mayoría de ellos se produjeron por impericia e imprudencia de los conductores; y el mayor número de muertos corresponde a accidentes de la transportación colectiva, sería irresponsable ceder a la presión y debilitar el

sistema de puntaje en las licencias. Es de primordial entonces, implementar un sistema de educación global en tránsito y asuntos afines; a corto plazo el objetivo debería ser concienciar a la ciudadanía sobre el problema de los accidentes de tránsito, de manera especial debería estar dirigido a los choferes; pero es deber de hacer conciencia de que somos parte del problema, solo así estaremos predispuestos a colaborar con quienes ejercen el liderazgo en la definición de políticas para solucionar el problema.

De acuerdo un estudio acerca de la planificación, control y regulación del tránsito, en nuestro país existe una aplicación generalizada de la pérdida de puntos de acuerdo a la infracción, ya que no se establece en la ley de Transito ni en el reglamento, una diferencia entre conductores profesionales y no profesionales, en virtud de un aspecto de responsabilidad que estipule dentro de la normativa que regula el transporte en nuestro país desde el punto de vista de la represión de determinada acción, sabemos que para frenar una conducta perjudicial para la sociedad esta debe ser tipificada y a su vez sancionada para que pueda eliminarse y si no se llega a este objetivo al menos se disminuya el porcentaje de incidencia en contravenciones de tránsito.

Al establecer la acreditación de puntos de acuerdo a la licencia de conducir, debemos considerar que no todos los vehículos son iguales y esta diferencialidad da lugar a un determinado tipo de categoría y en base a este se debería acreditar los puntos, no es lo mismo acreditar 30 puntos a una licencia tipo B y G puesto que en la primera son vehículos pequeños, mientras que la segunda habilita para

conducir un tráiler, dicho de otro modo, cometiendo los dos vehículos la misma infracción, tendrían la misma sanción, siendo las consecuencias de diferente magnitud, sin equipararse el delito y la sanción, cabe destacar que la acreditación de puntos no es un sistema de bonos para poder canjearlos por infracciones, sino lo que se busca es dejar abierta la posibilidad de que si no se cumple con la ley se puede perder la licencia.

Con este estudio pretendemos establecer la posibilidad de acreditar menos puntos a quienes transportan pasajeros o conducen vehículos pesados para limitar más la posibilidad de cometer infracciones de tránsito, esto en el sentido de la responsabilidad que conlleva el transportar pasajeros y las consecuencias que dejan el cometimiento de infracciones de vehículos pesados.

4.1.7. DE LAS INFRACCIONES DE TRANSITO

Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial.

En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal.

Si del proceso apareciere indicios que se ha cometido un delito que no es la infracción culposa de tránsito, se remitirá copia de lo actuado a la unidad del Ministerio Público a la que corresponda prevenir o impulsar la investigación. Lo relativo a competencia y a acumulación, se someterá a lo previsto en el Código de Procedimiento Penal.

Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada.

En concurrencia de varias infracciones de tránsito, el infractor será juzgado por la más grave.

La reincidencia en los delitos de tránsito será reprimida con el máximo de la pena, sin considerar circunstancias atenuantes de ninguna clase.

El socorro y ayuda dada a las víctimas, así como la reparación de los daños y perjuicios, con ocasión de una infracción de tránsito, no implica reconocimiento ni presunción de responsabilidad de quien presta el auxilio o realiza el pago.

Las infracciones de tránsito causadas por un menor de 18 años serán conocidas y juzgadas con sujeción al Código de la Niñez y Adolescencia.

Si como resultado de un accidente de tránsito quedare abandonado un vehículo y se desconociere la persona que lo conducía, mientras no se pruebe lo contrario, para efectos de responsabilidad civil, se presumirá que el conductor era su dueño.

Si el vehículo es de propiedad del Estado, o de instituciones del sector público o de personas jurídicas, se presumirá que lo conducía la persona encargada de la conducción de tal vehículo.

El propietario del taller es responsable solidario con el mecánico, sus ayudantes y aprendices, del pago de daños y perjuicios resultantes de un accidente de tránsito, en el supuesto de que, en tal evento el vehículo confiado al taller, fue conducido, con autorización o sin ella, por cualquiera de las referidas personas.

Los propietarios, administradores o arrendatarios de almacenes, garajes, depósitos o aparcamientos de vehículos automotores, son responsables solidarios con los trabajadores encargados del servicio, por el pago de los daños

y perjuicios causados en un accidente de tránsito, de un vehículo confiado a su cuidado.

Los propietarios de locales utilizados para el aparcamiento de vehículos automotores destinados al público o quienes en calidad de arrendatarios o administradores presten este servicio, así como sus trabajadores encargados de la vigilancia, serán civil y solidariamente responsables por las sustracciones, sin violencias o amenazas contra las personas, en o de los vehículos confiados a su cuidado.

Los propietarios de semovientes son civilmente responsables, por los daños y perjuicios resultantes de los accidentes de tránsito, ocasionados por sus animales como consecuencia de negligencia o imprudencia en su manejo y cuidado e inobservancia de la presente Ley y sus reglamentos, salvo los casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. DE LAS CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES

Sin perjuicio de las contempladas en el Código Penal, para efectos de esta Ley, las circunstancias de las infracciones de tránsito son: atenuantes y agravantes.

Se consideran circunstancias atenuantes:

- a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;
- b) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;
- c) Dar aviso a la autoridad; y,
- d) El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y el acatamiento a sus disposiciones.

Serán consideradas también como circunstancias atenuantes las previstas en los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10 del artículo 29 del Código Penal.

La circunstancia anotada en el literal b) del presente artículo posee el carácter de atenuante trascendental, por tal motivo, su sola presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la pena establecida, así no concurren otras atenuantes o incluso exista una agravante.

Se consideran circunstancias agravantes:

a) Cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas;

b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo;

c) Evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento;

d) Borrar, alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción, u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia;

e) Estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior;

f) Conducir sin licencia, o con una licencia de categoría inferior a la requerida, o mientras está vigente la suspensión temporal o definitiva de la misma;

g) No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia; y,

h) La realización de actos tendentes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso, entre los cuales se halla incluida la no asistencia injustificada a cualquier audiencia.

En materia de tránsito el haber reparado los daños causados a las víctimas del delito luego de la sentencia, constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que podrá variar entre la tercera y la quinta parte de la pena. Esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico.

Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:

a) Reclusión;

b) Prisión;

c) Multa;

d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos;

e) Reducción de puntos;

f) Trabajos comunitarios.

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

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

En los delitos de tránsito, cuando se justifique a favor del infractor circunstancias atenuantes y no exista en su contra ninguna agravante, la pena de reclusión mayor se reducirá a reclusión menor. Las penas de prisión y de multa, se reducirán hasta en un tercio de las mismas, las cuales podrán ser cumplidas con trabajos comunitarios, difundiendo las políticas, reglamentos de prevención y educación, previa capacitación recibida dentro del mismo centro de conformidad al Reglamento que para el efecto se expida.

Los conductores profesionales y no profesionales que hayan perdido la totalidad de los puntos de su licencia de conducir, por infracciones de tránsito y cuya pena haya sido cumplida, podrán recuperar su licencia con 15 puntos, siempre y cuando la vigencia de su licencia haya superado los dos años y medio, y hayan aprobado un curso de capacitación relacionado con la actualización de temas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial no menor a 30 días de

duración en las Escuelas o centros autorizados, de acuerdo al Reglamento que se dicte para el efecto.

4.2.2. CORRESPONDE A LOS JUECES DE TRÁNSITO, el juzgamiento de los delitos y contravenciones graves de ésta materia, dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales.

Dos o más juzgados en un mismo lugar

Avocará conocimiento de la causa, el juez de turno.

Lugares donde no haya juzgados de tránsito

Corresponde a los comisarios nacionales o tenientes políticos dictar el auto cabeza de proceso por delitos de tránsito, y practicar dentro de diez días los actos procesales para descubrir autores y determinar su culpabilidad.

Plazo para ejecutar los actos procesales

1.- El plazo será de diez días

2.- Si hubiere detenidos, el plazo se reduce a 48 horas

Remitir lo actuado al Juez de Tránsito

Terminado el plazo para ejecutar actos procesales, se remitirá lo actuado al Juez de turno, para que continúe con la sustanciación.

Sanción por demora

El Juez de Tránsito sancionará con el (10% smv.), al Comisario o Teniente Político que demore el envío del proceso en el plazo establecido.

Autor del accidente

Se presume del dueño del vehículo hasta que sea identificado el autor.

Fuga del autor del accidente

Será sancionado con la suspensión definitiva del permiso para conducir vehículos, si existieren de por medio muertos o heridos y los abandonare.

Las pruebas y su valoración

Dentro de un proceso penal de tránsito podrán actuarse todos los actos probatorios y serán aplicables las normas que sobre la prueba y su valoración contiene el Código de Procedimiento Penal.

Estado de embriaguez o intoxicación

Producido un accidente de tránsito en el que se presume estado de embriaguez o de intoxicación de su autor. Se procederá a realizar de inmediato los siguientes exámenes en una clínica, hospital, o cualquier otro centro de análisis clínico:

1.- examen de alcoholemia;

2.- examen sangre

3.- examen orina

Medidas Cautelares

Prisión preventiva por presunción de responsabilidad

En el juzgamiento de delitos de tránsito, se ordenará la prisión preventiva del sindicado por presunción de responsabilidad (art. 177 C.P.P.); el retiro de su licencia de conducir y la prohibición de enajenar su vehículo para efectos de la responsabilidad civil pertinente.

Presentación de pruebas para esclarecer el hecho

El Juez de Tránsito que conozca del caso en el que un Juez de instrucción hubiere dictado orden de prisión preventiva del sindicado, por no existir en éste lugar un Juez de Tránsito, tendrá un plazo de 24 horas para revocar o confirmar dicha orden. Pudiendo practicar en el plazo máximo de dos días, con posterioridad a su resolución, las pruebas necesarias para esclarecer el hecho.

Aprehensión de los vehículos

El Juez está en la obligación de ordenar la aprehensión preventiva de los vehículos participantes en un accidente de tránsito, si de éste resultaren muertos o incapacitados.

Caución

Se admite caución (personal o real), en todos los delitos de tránsito y su monto se fijará tomando en cuenta, en el caso de daños materiales, el lucro cesante y el valor de los daños que deberá pagar el causante de la infracción.

Cálculo de la caución por muerte o incapacidad

Se tomará en cuenta las siguientes reglas:

a).- Por muerte (mínimo 40 smv. y costas)

b).- Incapacidad definitiva (gastos médicos, indemnización de 3 smv. por 12 meses y costas)

c).- Incapacidad temporal hasta los 120 días (gastos médicos, recuperación y rehabilitación daños y perjuicios, y costas)

En el caso de no presentar el fiador al indiciado en los plazos señalados por el Juez, se hará efectiva la caución, y su monto se pagará al agraviado o sus

herederos. Los saldos pasarán a las cuentas de las respectivas jefaturas provinciales de tránsito o a la Comisión de Tránsito del Guayas.

El proceso

El juicio penal de tránsito

Por delitos de tránsito se inicia mediante el auto cabeza de proceso de acuerdo a lo establecido por el C. P. P.

El parte policial

Los jefes provinciales de tránsito o los organismos policiales correspondientes remitirán el parte policial al respectivo juzgado de tránsito, en el plazo de 24 horas, debiendo contener éste los detalles del hecho.

En caso de muertos o de lesionados

El agente que suscribe el parte policial, procederá con la detención de los causantes y la aprehensión de los vehículos, para ponerlos a disposición del Juez de Tránsito quien dictará la prisión preventiva y hará un reconocimiento y valoración sobre los daños causados

La acusación particular

Se la podrá presentar antes del auto cabeza de proceso o dentro del término de prueba (art. 40 C.P.P.). Además, el perjudicado puede demandar en el mismo proceso los daños y perjuicios ocasionados.

El abandono, desistimiento

En el caso de un accidente de tránsito no se extingue la acción penal.

Arreglo entre las partes

En caso de acuerdo entre las partes para el arreglo de un accidente en el que se ocasionare solamente daños materiales, el Juez aprobará en sentencia el acuerdo y no impondrá pena de prisión.

Peritos

Podrán actuar como peritos en las diversas diligencias de investigación, solamente los Oficiales de la Policía Nacional y/o de la Comisión de Tránsito del Guayas en servicio activo, y se regirán por lo establecido en los C.P.P., C.P.C. y en la Ley de Arancel de Derechos Judiciales.

Citación

Mediante auto cabeza de proceso se citará a los sindicatos, acusador,

propietarios de los vehículos, agente fiscal, defensor de oficio, tomando en cuenta las reglas del C.P.P.

Actos procesales necesarios

Los actos procesales que ejecute el Juez y las partes, para esclarecer el hecho se los podrá realizar en el término máximo de 10 días.

Más sindicados

Si se sindicare durante el trámite del proceso a más personas, éstas podrán ejercer el derecho de defensa durante los 5 días de plazo adicional.

Dictámenes fiscales

El Agente Fiscal emitirá su dictamen en un plazo máximo de 3 días, y correrá traslado a las partes dentro de las 24 horas siguientes

Término de la etapa probatoria

El Juez, dentro de las 24 horas subsiguientes al vencimiento del plazo expresado, declarará concluida la etapa probatoria y convocará a las partes a una audiencia oral y pública de juzgamiento que tendrá lugar dentro de los ocho días siguientes, y se regirá por lo estipulado en el C.P.P.

Responsabilidad civil solidaria

Serán citados con su respectiva querrela, el propietario del vehículo o su representante a solicitud del acusador particular, para efectos de la responsabilidad civil solidaria.³

Pérez, José Luis Documento de www.derecho.com³

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. DERECHOS CONSTITUCIONALES EN LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

SEGURIDAD JURÍDICA, IGUALDAD, proporcionalidad de la sanción con el daño causado por un acto antijurídico "infracción penal". Son algunos de los derechos individuales y del debido proceso que nuestra Constitución, dice garantizar. Pongo en vuestra consideración el siguiente análisis jurídico con respecto a la Ley de Tránsito, para que sean ustedes quienes diserten si los prenombrados principios constitucionales se respetan o no.

4.3.1.1. Contravenciones graves

El artículo 97 de la Ley de Tránsito..... clasifica a las contravenciones graves en contravenciones graves de primera clase y se penaliza con 6 puntos, contravenciones graves de segunda clase, que se penaliza con 7,5 puntos, contravenciones graves de tercera clase que se penaliza con 9 puntos, contravención muy grave que se penaliza con 10 puntos y los delitos entre 11 y 30 puntos.

4.3.1.2. El transporte turístico terrestre

La realidad es que se castiga a quienes para ofrecer el servicio de transporte sea de personas o bienes ya en cualquier modalidad, incluso en forma privada como

la transportación de turistas extranjeros, no puede obtener los permiso de operación de las Autoridades pertinentes, ya porque estos demoran una eternidad o porque estos de antemano están negados; mejor dicho, únicamente pueden ofrecer el servicio quienes obtuvieron algún tiempo atrás el permiso de operación correspondiente.

Además se entiende que esta ley afecta a una nascente actividad productiva contemplada en el Artículo 3 literal e) de la Ley Especial de Desarrollo Turístico, como es el transporte turístico terrestre, cuyos servidores se registran en el Ministerio de Turismo, pero según las Autoridades de Tránsito estos deberían también obtener los permisos de operación otorgados por esta institución, cuando en nuestro país la mayoría de este servicio se lo ha venido realizando en forma privada por las propias agencias u operadoras de viajes o mediante la contratación de este servicio a particulares de acuerdo a las exigencias que el propio mercado ha impuesto. Se dice que el derecho debe ajustarse a las costumbres sociales para que este tenga validez y no adecuar las costumbres a las disposiciones legales.

Entonces es necesario que las Autoridades resuelvan en un sentido justo, si las personas que prestan este servicio de transportación turística sin que sus unidades estén autorizadas por el Consejo Nacional de Tránsito, pero si registradas en el Ministerio de Turismo.

Por un lado se manifiesta que la ley castiga a quienes ejercen el transporte público de personas o bienes sin estar autorizados, y por otro lado se sostiene que el servicio de transporte turístico es de carácter privado, por lo tanto no se entiende cómo deben obtener permisos teniendo esta característica.

El Artículo 210 del Código de Comercio dice:

"Hay empresarios particulares y empresarios públicos de transporte.

Son empresarios particulares los que ejerciendo la industria de conductor, no han ofrecido al público sus servicios y se encargan libremente de la conducción de personas o mercaderías a precios convenidos.

Son empresarios públicos los que tienen anunciado y abierto al público un establecimiento de conducciones, y las ejecutan en los períodos, por el precio y las condiciones que prefijan sus anuncios".

Se puede entonces juzgar y sancionar a una persona en materia penal por una conducta contemplada en la Ley como permitida y deben las Autoridades de Tránsito otorgar permisos de operación para el servicio de transporte turístico, que como tal no consta en la Ley ni Reglamentos de Tránsito.

4.3.1.3. LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

La Ley de Transito tiene por objeto la organización, la planificación, la reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal y la conducción de semovientes; el control y la prevención de los accidentes, la contaminación ambiental y el ruido producido por vehículos a motor; y, la tipificación y Juzgamiento de las infracciones de tránsito. ⁴

Al estudiar todo lo que en su contenido abarca la Ley de tránsito, entendemos que se busca establecer un control de todo lo que se transporta es decir de cada uno de los aspectos referentes a la movilización por las carreteras, calles y vías de nuestro país, así como también a los responsables de las diversas acciones que se puedan suscitar, ya sea de orden social, ambiental o de tráfico ilegal de un determinado articulo o producto que está debidamente reglamentado, cabe destacar que dentro de los alcances de la ley de tránsito se encuentran también, los peatones siendo estos responsables de transitar respetando la señalización y acatando las respectivas sanciones para su incumplimiento.

Concierne únicamente a las entidades que tengan potestad en materia de tránsito y transporte terrestre, de acuerdo a sus rangos, el desarrollo del cumplimiento de cada una de las normas señaladas en la Ley de Tránsito.

⁴Ley de tránsito, Preceptos fundamentales

Así también la ley objeto de nuestro estudio establece la enseñanza obligatoria, en todos los establecimientos de educación públicos o privados del País, en sus niveles primario y secundario, a cerca de las disposiciones fundamentales que regulan el tránsito, cabe destacar dentro de esta normativa que no es cumplida en su totalidad ya que no está establecido dentro de los planes y programas de las escuelas dentro de lo que se ha desarrollado el estudio para poder analizar los puntos más relevantes de esta ley con respecto al tema de estudio.

Es muy importante el tema de la señalización, y el uso adecuado de las vías públicas y del acatamiento por parte de los medios de transporte terrestre, de las normas establecidas por esta ley por tal motivo es necesario la aplicación de los programas de estudio elaborados conjuntamente por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y el Ministerio de Educación, Cultura, Deportes y Recreación.

Las carreteras y más vías públicas del país son consideradas de uso y dominio público por lo tanto están dispuestas al tránsito nacional e internacional de vehículos, siempre y cuando su uso este de acuerdo con las leyes, reglamentos del Ecuador y a convenios internacionales vigentes.

El Ecuador reconoce la validez de los documentos, distintivos y permisos internacionales de conducción, identificación vehicular y pases de aduana, expedidos de conformidad con las normas y requisitos internacionales.

Las disposiciones contenidas en la ley de tránsito son de carácter especial; en tal virtud prevalecerán sobre otras las normas comunes y especiales que se le opongan.

Art. 208.- La Comisión Nacional en coordinación con el INEN, será la encargada de expedir la regulación sobre señalización vial para el tránsito, que se ejecutará a nivel nacional.

Art. 209.- Toda vía a ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial, previamente al inicio de las obras.

El transporte terrestre avalará el orden de personas o bienes que se movilicen por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, de acuerdo a los reglamentos respectivos.

La transportación terrestre, pública o privada, de personas y bienes, goza de la protección del Estado quien ejercerá el control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de seguridad y calidad

La transportación terrestre de personas o bienes en general, se realizará a través del parque automotor ecuatoriano integrado por vehículos que hayan sido legalmente autorizados para esta actividad.

Art. 3.- de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica que el estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

4.3.1.4. ANALISIS JURIDICO DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Para una mayor comprensión, diremos que el accidente de tránsito es un suceso derivado de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte; aquí por tanto, encontramos una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos.

Hasta aquí la conceptualización jurídica del accidente de tránsito; ya desde el punto de vista social, éste constituye una lacra que destruye, que mina a un País, que limita el desarrollo de las personas, que no les permite su participación activa o que definitivamente les impide seguir brindando su contingente.

4.3.1.5. Factor principal de muerte

Según dicen algunos estudios: los accidentes de tránsito se están constituyendo en el factor principal de muerte llegando en algunos países a ser más devastadores que las guerras.

"En el mundo más de 300.000 individuos mueren por accidentes de tránsito, de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las víctimas de accidentes de tránsito ocupan más de 10% de todas las causas hospitalarias".

El Ecuador en relación al mundo, en la actualidad se está ubicando en el segundo lugar de ocurrencia de accidentes de tránsito existiendo un incremento permanente pues no se eliminan las causas que lo originan. Para 1995 se produjeron: 13.972 accidentes que enlutaron a familias, generalmente humildes, que son las víctimas mayores también de estos acontecimientos".

Causas que lo provocan

Sin ser ilusorios, los accidentes de tránsito pueden reducirse tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan; sin embargo, no dejarán de producirse pues ellos forman parte de la Ley probabilidades que rige a la naturaleza y a la sociedad así como el cambio, la inercia, etc. De tal manera que no cabe pensar, y, por el contrario, es necesario desterrar de las mentes la idea de la existencia del destino o de la mala suerte; los accidentes son el resultado de situaciones

coincidentes que están regulados por aquella ley natural de la que no se puede escapar nadie y a la que todos nos sometemos inexorablemente, pero ante la que hay que prevenirnos y garantizar seguridades como desde los albores de la humanidad lo hicieron los hombres con otras fuerzas naturales y sociales a las que con persistencia las han ido venciendo.

4.3.2. PROCESO DE EXPEDICIÓN DE CANJES Y LICENCIAS

Según el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en los artículos que se detallan a continuación al respecto señalan:

Art. 125.- Ninguna persona podrá conducir vehículos a motor dentro del territorio nacional sin poseerlos correspondientes títulos habilitantes otorgados por las autoridades competentes de tránsito, o un permiso de conducción, en el caso de menores adultos que hayan cumplido los 16 años de edad quienes deberán estar acompañados por un mayor de edad que posea licencia de conducir vigente, o algún documento expedido en el extranjero con validez en el Ecuador, en virtud de la ley, de tratados o acuerdos internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador.

Art. 126.- Los certificados y los títulos de conductor no profesional y profesional, respectivamente, otorgados por las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas, autorizados por

el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, incluido el SECAP y FEDESOME, constituyen requisito único e indispensable para otorgar las respectivas licencias de conducir a través de las Unidades Administrativas correspondientes. Las mencionadas instituciones, para los efectos de la Ley y este Reglamento, se registrarán bajo los parámetros establecidos en los reglamentos que expida la ANT.

Art. 127.- Únicamente la Agencia Nacional de Tránsito y sus Unidades Administrativas podrán emitir licencias y permisos de conducir.

Art. 128.- No se otorgará licencia para conducir vehículos a motor a quien no presente el correspondiente título o certificado de conductor profesional o no profesional, respectivamente, debidamente conferido por las escuelas, institutos técnicos, escuelas politécnicas y universidades autorizados.

4.3.3. ANÁLISIS JURÍDICO DEL SISTEMA DE ACREDITACIÓN DE PUNTOS DE CONFORMIDAD A SU CATEGORÍA.

Si tomamos en cuenta que existen diversos tipos de transporte, con distintas finalidades y con unidades de transporte diferentes de acuerdo a la actividad de transporte que cada una de estas desempeña, debemos, tomar en cuenta también que la acreditación de puntos debe hacerse de acuerdo al tipo de categoría de las licencias, ya que si se clasifica al transporte y de acuerdo a esta

clasificación se le otorga un tipo de licencia, la acreditación de puntos también debería estar dividida de acuerdo a la licencia de conducir.

No está por demás señalar la importancia que tiene el tema de los accidentes de tránsito en las carreteras ecuatorianas y de la posibilidad de juzgar equitativamente el cometimiento de infracciones o delitos de tránsito, ya que hablo de diferenciar un vehículo de transporte masivo sea este público o privado y de un vehículo pequeño que transporta una familia, con este simple hecho parto para señalar su diferencia y conocer que no se puede juzgar igual a los dos por que si un chofer con un vehículo pequeño de uso personal, infringe una señal de tránsito y rebasa en una curva tendrá consecuencias desastrosas al venir otro vehículo por el carril contrario claro está, pero las consecuencias son más graves y se multiplican si este conductor está dentro de un bus siendo este responsable de la vida de más de 40 personas, por tal motivo debería sancionársele más severamente, ya que no es desconocido que quienes manejan vehículos de transporte pesado o buses se creen los dueños de las carreteras y por considerarse en ventaja cometen más contravenciones o delitos de tránsito y son juzgados de igual forma que los vehículos pequeños, a pesar que es de conocimiento público su alta irresponsabilidad salvando honrosas excepciones.

El problema radica en que al no determinar la clase de transporte y sancionar de acuerdo a esta en nuestra Ley de Tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, se incumplen los principios de regulación para los que esta ley fue creada,

existiendo en esta un vacío legal de suma trascendencia, que no se puede ignorar, ya que se busca regular el transporte, reducir accidentes de tránsito y lograr que las personas que transitan en una carretera sean estos vehículos o peatones tengan conocimiento de las leyes y estén debidamente capacitados, con conocimientos que les permitan desarrollar sus actividades buscando su integridad y respetando la vida de los demás, no es simple el hecho de señalar determinada cantidad de puntos para restar por el cometimiento de una determinada acción, puesto que las circunstancias y la realidad es más complicada, siendo este el justificativo necesario para actuar de manera más específica al momento de la acreditación de puntos y designarla de acuerdo a su tipo de licencia y por ende siendo el tipo de licencia el factor principal para que se pueda proceder a la disminución de puntos.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA

4.4.1. ECUADOR

De licencias para conducir vehículos a motor

● Permisos de Circulación

Para conducir vehículos a motor se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o no profesional y la respectiva licencia de conducir.

Sin embargo el Director Ejecutivo de la ANT y los responsables de las correspondientes Unidades Administrativas, en sus respectivas jurisdicciones, otorgarán los siguientes permisos provisionales:

1. De aprendizaje de manejo;
2. De conducción para menor adulto;
3. De conducción vehicular;
4. De circulación vehicular; e,
5. Internacional de conducir.

Permiso de Aprendizaje.- Se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados por una sola vez a aquellos ciudadanos que se encuentren matriculados en uno de los establecimientos de capacitación autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito, por el plazo que dure el curso de capacitación con el fin de obtener el título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivo, permiso que no le facultará para conducir vehículos que no sean de la escuela correspondiente, aclarando que el permiso de aprendizaje de conducción será válido hasta la obtención del certificado o título de conductor y se lo otorgará a quienes cumplan con los requisitos previstos en el reglamento (Art. 143 y Art. 144) y Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial.

Permiso de conducción para menor adulto.- Este permiso se otorgará a quienes hayan cumplido los 16 años de edad, previo el cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 90 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y durarán hasta que el beneficiario cumpla la mayoría de edad. Este permiso sólo autoriza la conducción de vehículos previstos para conductores no profesionales, si la persona que ejerce su patria potestad lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a seiscientos salarios mínimos vitales generales, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación ante el Tribunal de Menores para el juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán por la Escuela de Conducción, Instituto Técnico de Educación Superior, Escuela Politécnica o Universidad,

SECAP o FEDESOME, según sea el caso de conformidad con el reglamento.
(Art. 90 De la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial)

Permiso de conducción para titulares de licencias extraviadas.- Se concederá este permiso de conducción vehicular por una sola vez a los titulares de licencias extraviadas, robadas o deterioradas. Estos permisos tendrán una duración de treinta días, para que en ese lapso puedan obtener el respectivo duplicado. (Art. 146 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial)

● **Art. 126 (Certificados y títulos de conductor)**

Los certificados y los títulos de conductor no profesional y profesional, respectivamente, otorgados por las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas, autorizados por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, incluido el SECAP y FEDESOME, constituyen requisito único e indispensable para otorgar las respectivas licencias de conducir a través de las Unidades Administrativas correspondientes.

Art. 128 Licencia para conducir

La licencia para conducir vehículos a motor es un documento público, otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito y sus unidades administrativas que acredita

la idoneidad en la materia, del ciudadano que habiendo aprobado los cursos impartidos por uno de los institutos, escuelas e instituciones acreditados para dar capacitación dentro del país, haya obtenido el correspondiente título de conducir y ante la Agencia Nacional de Tránsito haya aprobado las pruebas teóricas, prácticas, psicosenométricas, exámenes médicos así como evaluaciones psicológicas.

Además es necesario presentar a la escuela:

1. Cédula de ciudadanía.
2. Papeleta de votación.
3. 2 fotos tamaño carné.
4. Libreta militar.
5. Tipo de sangre.
6. Rendir examen práctico, escrito y médico.
7. Presentar certificado de antecedentes o récord policial.
8. Poseer aptitudes físicas y psíquicas que lo habiliten para conducir vehículos motorizados (valoración psicosensores)

4.4.2. PERU

Todo conductor deberá llevar siempre consigo su licencia, permiso o boleta de citación y al serle requerida por la Autoridad, deberá acreditar su identidad y entregar los documentos que lo habilitan para conducir. Si el conductor no posee o lleva consigo estos documentos, es puesto a disposición del tribunal respectivo. En cuyo caso el vehículo es retirado de la circulación para ser entregado al propietario o la persona que éste designe y que se encuentre habilitado para conducirlo.

Art. 132. Categorías y Tipos de Licencias

Las categorías Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías:

- I. **Tipo A:** Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados;
- II. **Tipo B:** Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.750 kg. de carga útil o casas rodantes;
- III. **Tipo C:** Para camiones sin acoplados y los comprendidos en la clase B;
- IV. **Tipo D:** Para los destinados al servicio de transporte de pasajeros y los de la clase B o C según el caso;

- V. **Tipo E:** Para camiones articulados o con acoplados, maquinaria especial no agrícola y los de la clase C y D;
- VI. **Tipo F:** Para automotores especiales adaptados para discapacitados; y,
- VII. **Tipo G:** Para tractores y maquinaria especial agrícola.

● **Art. 40. Vehículos que pueden conducirse con cada tipo de licencia**

El conductor no profesional estará capacitado para conducir los vehículos de los tipos A, B, y F del artículo anterior.

Los conductores profesionales, según su calificación, podrán conducir los demás vehículos constantes en el artículo anterior de acuerdo a los siguientes requisitos:

Con licencia tipo B: Vehículos motorizados de 3 o 4 ruedas para el transporte particular de personas, con capacidad de once o menos asientos, excluido el conductor o de carga con capacidad igual o inferior a 1.750 kilogramos, tales como automóviles, camionetas, furgones y furgonetas. Estos vehículos podrán ir combinados con remolque.

Con licencia tipo C: Vehículos motorizados destinados al transporte colectivo de personas, taxis, vehículos para el transporte remunerado de escolares y particular de personas, estos últimos con capacidad superior a once asientos.

Con licencia tipo E: Vehículos motorizados de carga, simples o con acoplados, con capacidad de carga superior a 1.750 kilogramos; vehículos recolectores de basura u otros destinados al aseo; ambulancias y vehículos de emergencia; vehículos de carga sea cual fuere su capacidad que transporten sustancias o mercaderías insalubres o peligrosas, tales como explosivos, elementos radioactivos, corrosivos, tóxicos o inflamables.

Con licencia tipo G: Podrá conducirse maquinaria automotriz como sembradoras, cosechadoras, buldóceres, pala mecánicas, palas cargadoras, aplanadoras, grúas, moto niveladoras, retroexcavadoras, tráileres y otras similares.

4.4.3. COLOMBIA

Artículo 3º. Clasificación de las Licencias de Conducción. Las Licencias de Conducción se clasifican así:

1. Licencias de Conducción para vehículos automotores destinados al servicio particular. Dentro de esta clasificación quedan comprendidos los vehículos de servicio oficial, diplomático, consular y de misiones especiales.

2. Licencias de Conducción para vehículos automotores destinados al servicio público.

Artículo 4º. Categorías de la Licencia de Conducción de vehículos automotores de servicio particular. Las licencias de conducción de los vehículos de servicio particular tendrán las siguientes categorías, subdivididas por nomenclatura:

A1 Para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c.

A2 Para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c

B1 Para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses.

B2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.

B3 Para la conducción de vehículos articulados.

Parágrafo 1º. Dentro de una misma nomenclatura, el titular de la Licencia de Conducción de mayor categoría podrá conducir vehículos de categoría inferior.

Parágrafo 2º. Cuando los vehículos agrícolas y montacargas transiten por las vías públicas, su conductor deberá portar licencia de conducción como mínimo B1.

Parágrafo 3º. Los pequeños remolques y semirremolques que son enganchados o halados por un automotor, se le exigirá a su conductor categoría

de Licencia de Conducción de acuerdo con el vehículo automotor que conduzca.

Artículo 5°. Categorías de las Licencias de Conducción de vehículos automotores de servicio público. Las Licencias de Conducción de los vehículos de servicio público tendrán las siguientes categorías, dentro de una nomenclatura única:

C1 Para la conducción de automóviles, camperos, camionetas y microbuses.

C2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.

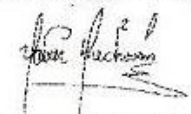










C3 Para la conducción de vehículos articulados.

Parágrafo 1°. Dentro de una misma nomenclatura, el titular de la Licencia de Conducción de mayor categoría podrá conducir vehículos de categoría inferior.

Parágrafo 2°. Los conductores que posean Licencia de Conducción para vehículos de servicio público, podrán conducir vehículos particulares de similar o menor categoría.

CATEGORIAS (Legislación Anterior)	NUEVAS CATEGORIAS
01	A1
02	A2
03	B1
04	C 1
05	B1 o B2 particular o C1 o C2 servicio público
06	B3 particular o C2 o C3 servicio público

NUEVAS CATEGORIAS

14. Autorización No. 15. SIN ESCUELA DE CONDUCCI 1. Apellido / Surname 2. Nombre / Name 3. Nacimiento / Born 4a. Valido desde / Valid from 4b. Valido hasta / Valid until 5. Dirección / Address 6. Sexo / Sex 7. Restricción / Restriction 8. Licencia. #/ ID card 9. Expedido por / Issued by 10. Categoría / Category 11. Emisión 1ra. vez / 1st. Issued 12. Valido hasta / Valid until 13. Obs. / Obs. 14. Donante órganos / Organ donor  FIRMA AUTORIZADA	10.	11.	12.	13.	
	A		09-MAY-11	09-MAY-16	PARTICULAR
	A1		*****		COMERCIAL
	B		*****		PARTICULAR
	C1		*****		ESTATAL
	C		*****		COMERCIAL
	D1		*****		ESC/TURISMO
	D		*****		PASAJEROS
	E1	ESPECIAL	*****		ESPECIALES
	E		*****		PESADO
F		*****		DISCAPAC.	
G		*****		AGRC./CAM.	

7904415

Artículo 6°. Equivalencias. Las categorías de las Licencias de Conducción actualmente en circulación, adoptadas en la legislación anterior, tendrán las siguientes equivalencias respecto a las categorías de las licencias que se establecen en el presente reglamento:

Parágrafo 1º. . Los titulares de las actuales Licencias de Conducción de Categorías 05 ó 06, podrán optar, por renovar su licencia por categorías equivalentes de servicio particular o de servicio público, según el caso.

Parágrafo 2º. La conducción de motocicletas se efectuará indispensablemente con las categorías A1 o A2, según el caso.

Parágrafo 3º. Las personas que obtengan Licencia de Conducción por primera vez para conducir vehículos de servicio particular a los 16 años cumplidos, deberán cambiarla después de los 18 años sin exigirle los exámenes teórico-prácticos y de actitud física y mental previstos en el artículo 19 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 7º. Disposiciones transitorias. Los Organismos de Tránsito continuarán expidiendo Licencias de Conducción bajo los parámetros establecidos en el Decreto-ley 1344 de 1970 y sus disposiciones complementarias, hasta tanto entre en vigencia la presente reglamentación.

Disposiciones Generales

Primera.- El servicio ejecutivo podrá ser considerado como tal, en los demás que se prevén en el Reglamento conforme al artículo 57 de esta Ley, que establecerá las condiciones técnicas para la prestación de este servicio, que incluirá la propiedad del vehículo y la calificación del conductor como chofer profesional.

Segunda.- (Reformada por el Art. 107 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- De forma excepcional los denominados tricimotos, mototaxis o triciclos podrán prestar servicio comercial en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial, siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados y a las condiciones técnicas que para el efecto se determinaran en el Reglamento de esta Ley.

Tercera.- Las infracciones de tránsito tipificadas en esta Ley, comprenden también a la transportación ferroviaria y buses de transporte rápido en vías exclusivas.

Cuarta.- Para la recaudación de los valores previstos en esta Ley, se confiere jurisdicción coactiva a la Comisión Nacional, o sus legítimos delegados, quienes tendrán la facultad de emitir los correspondientes títulos de crédito a base de los avisos que reciba por parte de las instancias pertinentes. Para el ejercicio de la jurisdicción coactiva se observarán las reglas generales del Código Tributario y Código de Procedimiento Civil.

Quinta.- Facúltese a la Comisión Nacional para que, de conformidad con el Reglamento de Bienes del Sector Público, proceda al remate en subasta pública de los vehículos que, no habiendo sido retirados por sus propietarios de las dependencias de tránsito, hayan permanecido abandonados por más de un año, contados desde su fecha de ingreso.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. Materiales

Los materiales empleados para el desarrollo del presente trabajo investigativo fueron en el campo de acopio teórico, fichas bibliográficas, fichas nemotécnicas, diccionarios y textos jurídicos, así como información obtenida del Internet.

Para la recopilación empírica utilicé, cuestionarios impresos para las encuestas, grabadora para las entrevistas y fichas de estudios de casos, fotocopias y cuaderno de campo para el análisis de casos.

El desarrollo, así como la recopilación de datos de la presente tesis, lo realice de manera personal, cumpliendo con los términos establecidos en el cronograma previsto en el proyecto de investigación.

5.2. Métodos

El presente trabajo investigativo fue realizado mediante la utilización del método científico dentro del cual la observación, el análisis, la síntesis y la experimentación fueron los procesos lógicos requeridos para alcanzar el conocimiento científico.

El Método Hipotético-Deductivo, ha sido el empleado para lograr una formulación precisa y específica del problema y la propuesta de una hipótesis bien definida y Fundamentada.

5.3. Procedimientos y técnicas

Los procedimientos y técnicas empleados para la revisión de literatura, fueron principalmente el fichaje bibliográfico y el fichaje nemotécnico, teniendo como principales fuentes de consulta el Código de la niñez y la adolescencia el código de trabajo, La Constitución de la República del Ecuador, así como las obras de tratadistas nacionales e internacionales tomados principalmente de la Biblioteca de Municipal y de mi biblioteca particular. Para el caso de la legislación comparada, me dirigí a los diferentes portales de la Internet, donde tuve acceso a diferentes páginas oficiales de los países seleccionados lo que me permitió obtener de una manera clara la información solicitada.

En lo referente al acopio empírico, la selección de las muestras poblacionales me llevó a ubicarme, en el caso de las encuestas a Profesionales del Derecho y; personas afectadas por la disminución de puntos a su licencia de conducir, en el caso de las entrevistas, estuvieron dirigidas a Abogados en libre ejercicio, profesionales del derecho de la ciudad de Puyo.

La aplicación de las encuestas, dentro del desarrollo de la investigación de campo, fue realizada de manera escrita, con preguntas cerradas pero solicitando

una fundamentación para cada afirmación, cada cuestionario constaba de cinco preguntas, y los resultados de las mismas fueron tabulados utilizando cuadros de variables y centrogramas. En el caso de las entrevistas, estas fueron de manera oral, grabadas y luego reproducidas para el análisis, la entrevista se maneja a través del procedimiento pregunta respuesta, recopilando la opinión, de cada entrevistado de manera similar, la tabulación de estos resultados se manejó agrupando criterios en virtud del punto de vista central de cada persona la entrevista constituyó de cinco preguntas abiertas, realizándose en un tiempo aproximado de seis minutos cada una.

Para la etapa de estudio de casos, utilicé las fichas de análisis de casos, mismas que pudieron ser aplicadas luego de haberse obtenido de procesos civiles.

Los casos analizados en el presente trabajo investigativo fueron obtenidos del Juzgado de tránsito de Macas, El análisis de la información obtenida fue realizado especificando los antecedentes de cada caso, la resolución y el posterior comentario personal de cada uno de ellos.

6. RESULTADOS

6.1. Resultados de las encuestas

Por fundamentar el estudio del problema de investigación jurídica me he propuesto rescatar la opinión de personas afectadas por la disminución de puntos, residentes en la ciudad de Macas, conocedores de la problemática por su situación, para ello apliqué 30 encuestas, previa muestra poblacional seleccionada, y en base al siguiente:

Primera Pregunta

¿Según su conocimiento, nuestra legislación reglamenta debidamente en nuestra Ley de Tránsito, lo referente a la acreditación de puntos?

Cuadro 1

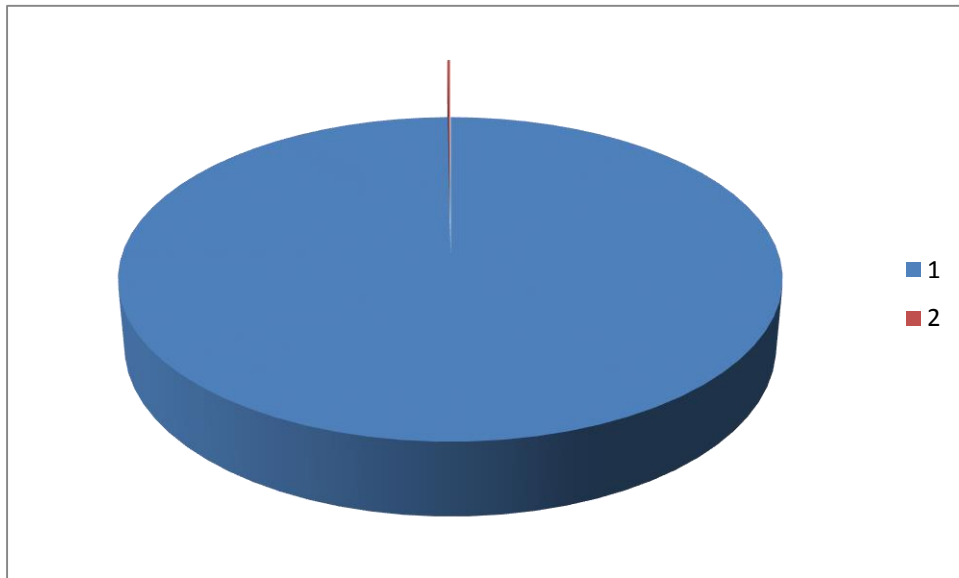
VARIABLE	PORCENTAJE	FRECUENCIA
SI	0%	0
NO	100%	30
TOTAL	100%	30

Fuente: encuestados

Investigador: Washington Cortez

Grafico 1

Centrograma de Resultados



Análisis e interpretación:

Las 30 personas encuestadas, que representa el 100%, manifiestan que en la actual ley de tránsito no se reglamenta debidamente la acreditación de puntos ya que solo hace de forma general y sería necesaria la aplicación de un sistema específico, es decir de acuerdo a su categoría.

Segunda Pregunta

¿Cree Ud. que la pérdida de puntos de acuerdo a cada infracción de tránsito, se cumple cabalmente en nuestra sociedad?

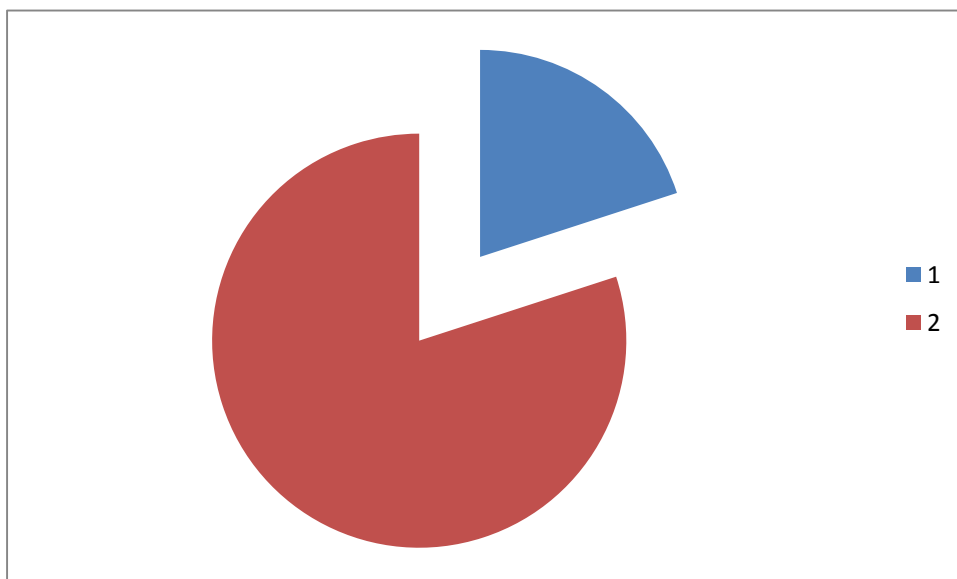
Cuadro 2

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

Fuente: encuestados
Investigador: Washington Cortez

Grafico 2

Centrograma de Resultados



Análisis e interpretación:

Del universo encuestado el 80% de encuestados respondieron que piensan que no se cumple la disminución de puntos por las infracciones de tránsito por motivos como la corrupción y la falta de control Mientras que el 20 % de los encuestados dicen no entender de qué se tratan las licencias por puntos.

Pregunta 3

- 1. ¿A su criterio cree Ud., que al no establecerse la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia, se genera perjuicio a los conductores profesionales?**

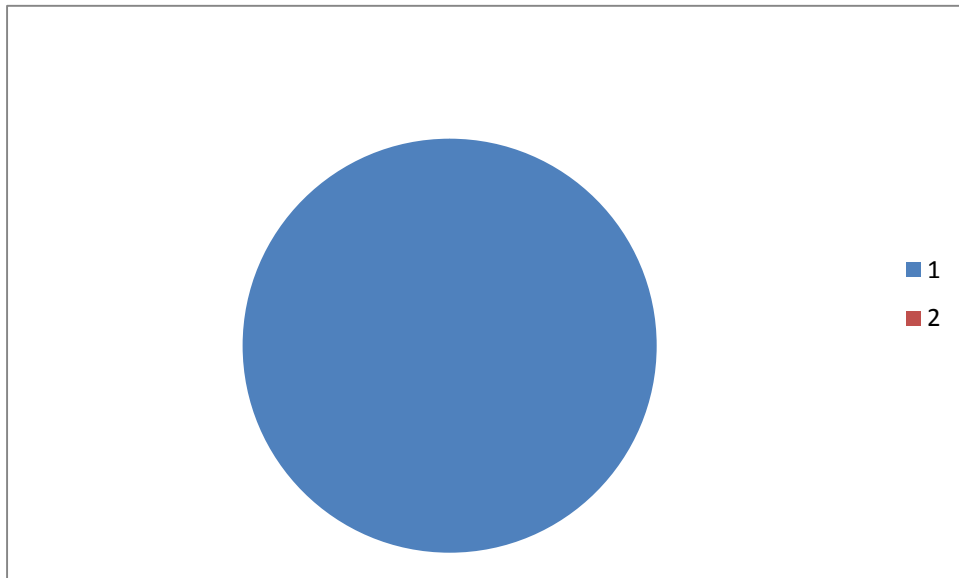
Cuadro 3

VARIABLE	PORCENTAJE	FRECUENCIA
SI	90%	27
NO	10%	4
TOTAL	100%	30

Fuente: encuestados
Investigador: Washington Cortez

Grafico 3

Centrograma de Resultados



Análisis e interpretación:

Del total de personas encuestadas el 90% de encuestados respondieron que si se perjudica a los conductores profesionales ya que es necesario que sus infracciones sean reguladas de acuerdo a su categoría

Pregunta Cuatro

¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de tránsito, introduciendo una reforma que establezca la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

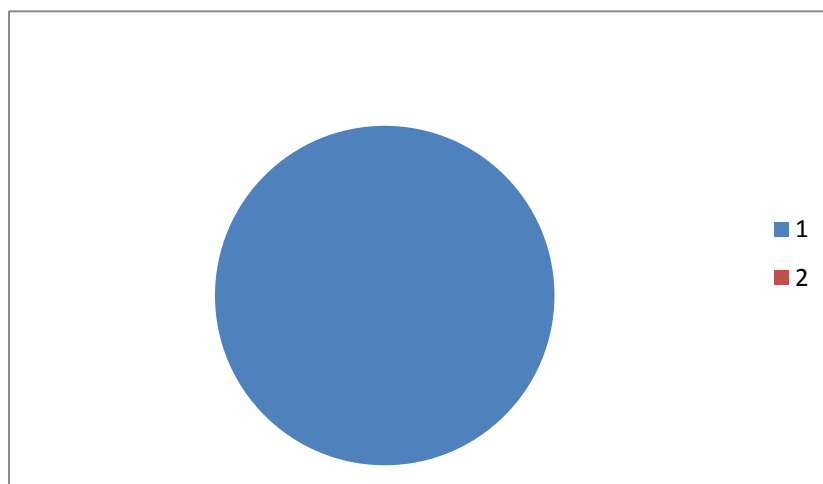
Cuadro 4

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

Fuente: encuestados
Investigador: Washington Cortez

Grafico 4

Centrograma de Resultados



Análisis e interpretación:

Del total de personas encuestadas el 96.6% de encuestados respondieron que no conocen las medidas de protección mientras que el 3.4 señalan que si conocen pero que no les garantizan su bienestar integral.

Pregunta 5

¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia es la no acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia.

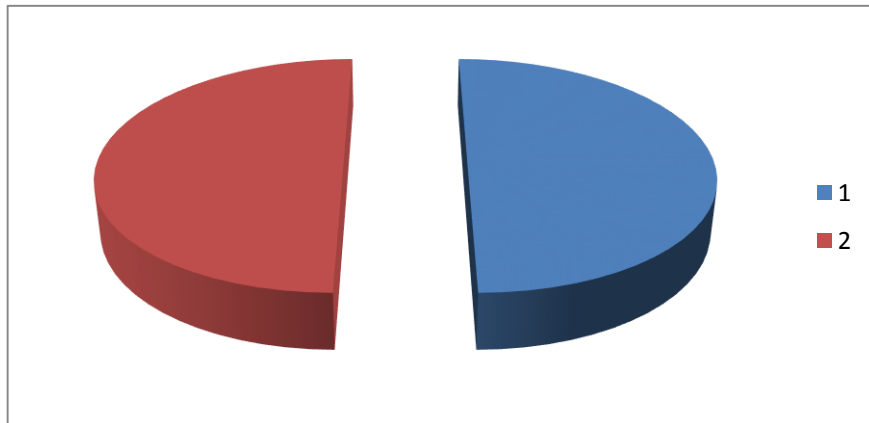
Cuadro 5

VARIABLE	PORCENTAJE	FRECUENCIA
SI	50%	15
NO	50%	15
TOTAL	100%	30

Fuente: encuestados
Investigador: Washington Cortez

Grafico 5

Centrograma de Resultados



Análisis e interpretación:

El 50% de la población encuestada responde que reformar al código de la ley y la adolescencia les ayudaría a que se les proteja de forma integral en su trabajo, de acuerdo a las labores que desempeñan, mientras que el otro 50% restante piensan que la sociedad tiene el poder de abusar o no abusar de ellos y su trabajo. Frente a esta realidad pienso que sería factible incluir como medida de protección al bienestar integral del menor en base a las labores que desempeña para que se le haga un seguimiento y se controle que sus derechos no sean violentados de esta manera no pierde su forma de subsistencia y es tratado de forma justa de acuerdo a las leyes que lo amparan.

6.2. Resultado de las entrevistas

ENTREVISTADO 1

¿Según su conocimiento, nuestra legislación reglamenta debidamente en nuestra Ley de Tránsito, lo referente a la acreditación de puntos?

Según nuestra legislación se acreditan la misma cantidad de puntos para todos los profesionales de conducción; pero a mi forma de ver no está bien ya que se debería hacer una clasificación según el tipo de profesional ya que existen varios tipos de profesionales es así como quienes transportan carga, quienes transportan pasajeros y aquellos que conducen su vehículo familiar, entonces la responsabilidad es diferente, por tal razón nuestra legislación debería ir encaminada a la realización de una clasificación con la cual se reglamentaría de manera justa para cada uno de los conductores especificando su actividad y para qué tipo de vehículo va a sacar su licencia de conducir.

¿Cree Ud. que la pérdida de puntos de acuerdo a cada infracción de tránsito, se cumple cabalmente en nuestra sociedad?

NO. Realmente no se da ya que es una legislación extremista que si se cumpliera a raja tabla ya no existirían conductores y consecuentemente vehículos sobre las vías.

¿A su criterio cree Ud., que al no establecerse la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia, se genera perjuicio a los conductores profesionales?

Claro, no es justa la acreditación de puntos ya que no está basada en una realidad y por consiguiente causa perjuicio a los profesionales de la conducción, claro a aquellos que tienen que hacerlo como medio de sustentación de sus hogares.

¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de tránsito, introduciendo una reforma que establezca la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

Si, porque de esa manera se podrá tener una legislación justa y guardar relación con la Constitución.

¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia es la no acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

En gran parte, pero la realidad va más allá; es la pésima calidad de los profesionales que están al frente de las instituciones de control.

ENTREVISTADO 2

¿Según su conocimiento, nuestra legislación reglamenta debidamente en nuestra Ley de Tránsito, lo referente a la acreditación de puntos?

No, nuestra legislación es demasiada generalizada, lo que ocasiona que se genere una desigualdad extrema considerando a todos los conductores de la misma forma, siendo que se debiera clasificar de acuerdo a la actividad que vayan a ejercer con la licencia en lo referente a la conducción

¿Cree Ud. que la pérdida de puntos de acuerdo a cada infracción de tránsito, se cumple cabalmente en nuestra sociedad?

NO, si así fuera ya no existirían conductores sobre las carreteras, a esto se suma la falta de seriedad en el personal encargado de hacer cumplir la ley.

¿A su criterio cree Ud., que al no establecerse la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia, se genera perjuicio a los conductores profesionales?

Para mi forma de pensar si se perjudica ya que para el otorgamiento de licencias deberían tomarse en cuenta algunos aspectos, de tal manera que sean o representen la labor que está haciendo el conductor para esto es necesario que la comisión de tránsito constantemente este monitoreando a los conductores.

¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de tránsito, introduciendo una reforma que establezca la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

Si es completamente necesario ya que de esta manera se regularía y se evitaría tanta sanción y accidentes de tránsito.

¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia es la no acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?.

Podría ser considerando como un motivo, pero lo que marca la diferencia es que no existe un verdadero control y no existe un plan concreto para el otorgamiento de licencias, puesto que un grupo considerable de conductores no se encuentran capacitados al 100% para conducir.

ENTREVISTADO 3

¿Según su conocimiento, nuestra legislación reglamenta debidamente en nuestra Ley de Tránsito, lo referente a la acreditación de puntos?

Pienso que no puesto que nuestra legislación acredita la cantidad de 30 puntos a todas las licencias sean estas profesionales o no profesionales.

¿Cree Ud. que la pérdida de puntos de acuerdo a cada infracción de tránsito, se cumple cabalmente en nuestra sociedad?

No porque no existe un control estricto por parte de la institución encargada de esta función.

¿A su criterio cree Ud., que al no establecerse la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia, se genera perjuicio a los conductores profesionales?

Si porque no se está diferenciando entre conductores profesionales y no profesionales.

¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de tránsito, introduciendo una reforma que establezca la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

Creo que es muy necesaria dicha reforma, pero también, es muy necesario que haya un control estricto para que se cumpla cabalmente las sanciones, mediante las cuales se proceda a bajar puntos de las licencias.

¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia es la no acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

Definitivamente no; pienso que una de las causas para que las infracciones sigan ocurriendo es la falta de capacitación de los conductores, especialmente de los no profesionales, y por ende la falta de control.

ENTREVISTADO 4

¿Según su conocimiento, nuestra legislación reglamenta debidamente en nuestra Ley de Tránsito, lo referente a la acreditación de puntos?

Según nuestra legislación se acreditan la misma cantidad de puntos para todos los profesionales de conducción; pero a mi forma de ver no está bien ya que se debería hacer una clasificación según el tipo de profesional ya que existen varios tipos de profesionales es así como quienes transportan carga, quienes transportan pasajeros y aquellos que conducen su vehículo familiar, entonces la responsabilidad es diferente, por tal razón nuestra legislación debería ir encaminada a la realización de una clasificación con la cual se reglamentaría de manera justa para cada uno de los conductores especificando su actividad y para qué tipo de vehículo va a sacar su licencia de conducir.

¿Cree Ud. que la pérdida de puntos de acuerdo a cada infracción de tránsito, se cumple cabalmente en nuestra sociedad?

No. Realmente no se da ya que es una legislación extremista que si se cumpliera a raja tabla ya no existirían conductores y consecuentemente vehículos sobre las vías.

¿A su criterio cree Ud., que al no establecerse la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia, se genera perjuicio a los conductores profesionales?

Claro, no es justa la acreditación de puntos ya que no está basada en una realidad y por consiguiente causa perjuicio a los profesionales de conducción, claro a aquellos que tienen que hacerlo como medio de sustentación de sus hogares.

¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de tránsito, introduciendo una reforma que establezca la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

Sí, porque de esa manera se podrá tener una legislación justa y guardar relación con la Constitución.

¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia es la no acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

En gran parte es así pero una realidad más triste es la pésima calidad de profesionales del volante que existen, por resultado de las escuelas que existen en el país por falta de calidad en la instrucción y que lamentablemente están acreditadas.

ENTREVISTADO 5

¿Según su conocimiento, nuestra legislación reglamenta debidamente en nuestra Ley de Tránsito, lo referente a la acreditación de puntos?

No, nuestra legislación es demasiada generalizada, lo que ocasiona que se genere una desigualdad extrema considerando a todos los conductores de la misma forma, siendo que se debieran clasificar de acuerdo a la actividad que vayan a ejercer con la licencia en lo referente a la conducción

¿Cree Ud. que la pérdida de puntos de acuerdo a cada infracción de tránsito, se cumple cabalmente en nuestra sociedad?

NO, si así fuera ya no existirían conductores sobre las carreteras, a esto se suma la falta de seriedad en el personal encargado de hacer cumplir la ley.

¿A su criterio cree Ud., que al no establecerse la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia, se genera perjuicio a los conductores profesionales?

Para mi forma de pensar si se perjudica ya que para el otorgamiento de licencias deberían tomarse en cuenta algunos aspectos, de tal manera que sean o representen la labor que está haciendo el conductor para esto es necesario que la comisión de tránsito constantemente este monitoreando a los conductores.

¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de tránsito, introduciendo una reforma que establezca la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

Si es completamente necesario ya que de esta manera se regularía y se evitaría tanta sanción y accidentes de tránsito.

¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia es la no acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia.

Claro es lógico ya que no existe un verdadero control y un otorgamiento correcto y adecuado de licencias muchas de las veces se encuentran personas con el documento de conducir sin saber en lo absoluto de conducción.

ENTREVISTADO 6

¿Según su conocimiento, nuestra legislación reglamenta debidamente en nuestra Ley de Tránsito, lo referente a la acreditación de puntos?

Pienso que no, puesto que nuestra legislación acredita la cantidad de 30 puntos a todas las licencias sean estas profesionales o no profesionales.

¿Cree Ud. que la pérdida de puntos de acuerdo a cada infracción de tránsito, se cumple cabalmente en nuestra sociedad?

No porque no existe un control estricto por parte de la institución encargada de dicho control

¿A su criterio cree Ud., que al no establecerse la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia, se genera perjuicio a los conductores profesionales?

Si porque no se está diferenciando entre conductores profesionales y no profesionales.

¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de tránsito, introduciendo una reforma que establezca la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

Creo que es muy necesaria dicha reforma, pero también, es muy necesario que haya un control estricto para que se cumpla cabalmente las sanciones, mediante las cuales se proceda a bajar puntos de las licencias

¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia es la no acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

Definitivamente no; pienso que una de las causas para que las infracciones sigan ocurriendo es la falta de control estricto

6.3. Estudio de casos

CASO N.1

A: SALAZAR FREIRÉ JORGE FABIÁN, Ab(a). ARCOS MORALES JORGE ENRIQUE

Hago Saber.- En el Juicio por ACCIDENTES DE TRANSITO que sigue GARZÓN CABRERA RICARDO JJR., AGENTE FISCAL, SAL AZAR FREIRÉ JORGE FABIÁN, en contra de PALAN MOPOSITA LUIS ALFONSO, hay lo siguiente. -

JUZGADO PRIMERO DE TRANSITO.- Ambato, 18 de Junio del2007. -

VISTOS: El doctor Ricardo Garzón Cabrera en su calidad de Fiscal de Tungurahua, ha resuelto dar inicio a la Etapa de Instrucción Fiscal en contra de LUIS ALFONSO PALAN MOPOSITA, avocando conocimiento de la presente causa por tumo legal y en mi calidad de Juez Titular del Despacho,

de conformidad con el Art,. 217 del Código de Procedimiento Penal, se dispone se notifique con esta Providencia y la Resolución de Inicio de la Instrucción Fiscal al imputado, al o los ofendidos de haberlo y al Ab. Xavier Palacios Pérez a quién se le designa como Defensor de Oficio hasta que el imputado designe su defensor privado...- Para lo que se considera. 1 - Que el día miércoles seis de Junio del dos mil siete, a eso de las diecisiete horas aproximadamente en el sector del mercado Mayorista de esta ciudad de Ambato y Avenida El Cóndor a la altura de "Pianola" se ha suscitado el accidente de tránsito tipo choque lateral angular entre los vehículos tipo camión marca Chevrolet placas TCW-300 color verde conducido por una persona no identificada, que luego del accidente se da a la fuga con la motocicleta marca Suzuki color rojo sin placas conducida por Luis Carlos Pungir Guato.- Según el parte policial el conductor del camión protagonista de este accidente se da a la fuga dejando a sus víctimas tendidas en la calzada sin prestar la ayuda necesaria y dar aviso a la Autoridad policial más cercana, sin poder establecerse los móviles del caso, en cambio el conductor de la motocicleta y su acompañante no pudieron rendir ninguna versión por su estado de salud, por lo que han sido llevados hasta el Hospital Regional Ambato para que reciban atención médica y el conductor" queda con custodia policial, el camión se había dado a la fuga desconociendo su paradero y la moto llevada hasta los patios de la Retención de la Jefatura Provincial de Tránsito de Tungurahua, se adjunta los certificados médicos respectivos.-2.-Que existen indicios claros y precisos de la existencia de la infracción de tránsito por las diligencias

practicadas, así como indicios de responsabilidad del imputado.- 3.-Que en mérito de lo actuado y de conformidad con el Art,. 99 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres y art. 167 del Código de Procedimiento Penal Ley Supletoria a la antes citada Ley a pedido de la Fiscalía se ordena la Prisión Preventiva de LUIS ALFONSO PALAN MOPOSITA, Girándose la boleta constitucional de encarcelamiento, oficiándose a las Autoridades Policiales para su captura y presente su licencia de manejo-Atento a la Instrucción fiscal y al oficio No 410-2007-MFDT-RGC-07 de fecha 18 de Junio del año en curso que se manifiesta el estado de salud de Luis Carlos Punguil Guato y su acompañante María de los Ángeles Tacoamán Quinatoa, por todo lo practicado hasta la presente fecha el señor Fiscal no imputa al indicado señor Punguil Guato, por lo que no se ordena su prisión preventiva debiéndose girarse la boleta respectiva levantándose la vigilancia policial que pesa en su contra y presente su licencia de conducir vehículos a motor.-4 - Se ordena la prohibición de enajenar del vehículo de placas No TCW-300, para lo que se enviará atento oficio al señor Director Nacional de Tránsito para fines consiguientes.-Actué el señor Carlos Proaño Jácome en su calidad de Secretario Titular del Despacho - Notifíquese y hágase saber.- f).- PAZMINO KLEVER Dr., JUEZ.- es copia.- lo certifico.- Ambato, 18 de Junio del 2007. El Secretario

MINISTERIO PÚBLICO DEL ECUADOR.- DISTRITO DE TUNGURAHUA- Ambato, trece de Junio del 2007. Las 16h30.- De la lectura y análisis del expediente, se tiene que mediante parte policial elaborado por el señor Cabo

de policía Luis Alberto Gavilanes Córdova, se vino en conocimiento que el día Miércoles seis de Junio del dos mil siete, a eso de las diecisiete horas aproximadamente, en el sector del mercado Mayorista de esta ciudad, en la Av. El Cóndor, a la altura de "Planofa", de este cantón Ambato, Provincia de Tungurahua, se había suscitado el accidente de tránsito tipo Choque Lateral Angular, por parte del vehículo: Tipo Camión , marca Chevrolet, placas TCW-300, color verde, conducido por una persona inidentificada, que luego del accidente se dio a la fuga y motocicleta, marca Suzuki, color rojo, sin placa.- Según el aludido parte policial el conductor del Camión protagonista de este accidente, se dio a la fuga, dejando a sus víctimas tendidas en la calzada sin prestar la ayuda necesaria, y dar aviso a la autoridad policial más cercana, sin poderse establecer los móviles del caso, en cambio el conductor de la motocicleta y su acompañante no pudieron rendir ninguna versión por su estado de salud.- Durante la Indagación Previa, tendiente a esclarecer los hechos, con base al aludido Parte Policial, se ordenó la práctica de las siguientes diligencias: a).- Se practicó el Reconocimiento médico Legal de los ciudadanos Luis Carlos Punguil Guato y María de los Ángeles Tacoaman Quinatoa (fs. 16 a 18), con la intervención de la Dra. María Dolores Villagómez Álvarez, médico perito debidamente acreditado por el Ministerio Público quien determina una incapacidad física de 90 y 45 días respectivamente b).- Se practicó el Reconocimiento Técnico Mecánico y Avalúo de los daños materiales de los vehículos participantes en el presente accidente, con la intervención de los señores Cabos. de Policía Patricio Ñauñay y Policía Nacional Mauricio Carrillo, peritos del SIAT-T, del cual se

desprende que participó en un accidente de tránsito, c).- Se practicó el Reconocimiento del Lugar del Accidente con los mismos señores agentes peritos ya citados, y el suscrito del cual se desprende que el conductor del camión, abandonó el lugar del accidente sin prestar ayuda a la víctima ni dar aviso a la autoridad policial más cercana, dándose a la fuga; y, que fue el principal protagonista del caso que se investiga.- Con estos antecedentes, existiendo fundamentos suficientes para imputar al ciudadano: Luis Alfonso Palán Moposita, quién a fojas 14 del expediente, comparece ante el suscrito justificando su calidad de chofer profesional, con licencia tipo E, y manifestando que es legítimo propietario del vehículo Tipo Camión, marca Chevrolet, placas TCW-300, color Verde.- El señor LUIS ALFONSO PALÁN MOPOSITA con C.I. 180193656-6, es ecuatoriano, mayor de edad, de ocupación Chofer Profesional, con licencia de conducir tipo E, casado, y, domiciliado en la ciudadela México calle Aguacolla, del cantón Ambato, provincia de Tungurahua se le imputa en razón de haber participado en el .hecho enunciado. RESUELVO DAR INICIO A LA ETAPA DE INSTRUCCIÓN FISCAL.- Al efecto, póngase a disposición del imputado, ofendido y de sus defensores, todo el expediente organizado y todas las evidencias, incluyendo las de naturaleza exculpatoria, conforme el inciso final del Art. 217 del Código de Procedimiento Penal.- Recéptese la versión libre y sin juramento del pre-nombrado imputado: LUIS ALFONSO PALÁN MOPOSITA, quien deberá estar asistido por su abogado defensor, caso contrario se le designará uno.- En fin, practíquense las demás diligencias que fueren necesarias para el esclarecimiento de las circunstancias y móviles de los hechos así como sobre

la participación del imputado o la de otras personas, para la fundamentación de una posible acusación.- Solicito al señor Juez de la causa se proceda a ordenar la PRISIÓN PREVENTIVA del señor LUIS ALFONSO PALÁN MOPOSITA; Al ciudadano: LUIS ALFONSO PALÁN MOPOSITA, se le notificará con la presente resolución de Instrucción Fiscal, en el domicilio indicado anteriormente o en la casilla judicial No. 80 , correspondiente a su Abogado defensor Dr. Luis Germán Sevilla C- Notifíquese mediante oficio con la presente resolución al señor Juez Primero Tránsito de Tungurahua, remitiendo para el efecto copias certificadas de todo lo actuado, a quién de la manera más comedida se le solicita proceda a ordenar la Prohibición de Enajenar el vehículo: Tipo Camión , marca Chevrolet, placas TCW-300, color verde participante en el hecho que se investiga, así como con las demás formalidades legales, para la completa organización de la presente Instrucción Fiscal-OFICIESE Y CÚMPLASE.-

CASO N.2

En el Juicio No. 18452-2010-3328 que sigue DE OFICIO en contra de GÜZÑAY MIRANDA PABLO CESAR, hay lo siguiente.

JUZGADO SEGUNDO DE TRANSITO DE TUNGURAHUA.- Ambato, miércoles 28 de julio del 2010, las 10h04.- VISTOS: Avoco conocimiento de la presente causa en mi calidad de Juez Temporal del Área de Garantías Penales de Tungurahua, según acción de persona No. 083-CJDPT, de fecha 8 de Abril

del 2.009.- En lo principal. En atención al oficio No. 480-FGE-FP-T-FML, de fecha 27 de Junio del 2.010, y más anexos remitidos por el Dr. Francisco López Mayorga, Agente Fiscal de Tránsito de Tungurahua: Viene a mi conocimiento que el día sábado 24 de Julio del año 2010, a eso de las 16h50, en la vía a Santa Rosa, sector de la curva brava, de esta ciudad y cantón Ambato, provincia de Tungurahua, se ha producido un accidente de tránsito tipo estrellamiento o y volcamiento, del siguiente vehículo: tipo coupé, placas No. PJD-S68, marca Suzuki, modelo Forsa, color celeste, conducido por una persona no identificada.- Por efectos del siniestro de tránsito estrellamiento y volcamiento el vehículo ha sufrido los daños materiales que constan del referido parte policial - De acuerdo con el documento de fs. 15 y 16 de los autos, las partes ha llegado a un acuerdo transaccional la misma que legalmente reconocida ante el señor Notario Séptimo del cantón Ambato.- Por lo expuesto y de conformidad con lo que determinan los Art. 170 y 171 de la Ley de Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, "HACIENDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA", se DECLARA EXTINGUIDA LA ACCIÓN PENAL DE TRANSITO, a favor del conductor señor: PABLÓ CÉSAR GUANAY MIRANDA, ordenante en consecuencia el archivo de la causa.- Proveyendo el escrito presentado por Pablo César Guzñay Miranda, habiendo justificado la propiedad del vehículo marca Suzuki, clase auto móvil, color celeste, con placas No. PJD0686, con la documentación que se encuentra adjunta al expediente, en virtud de lo cual se ordena su entrega y devolución en la

persona de su legítimo propietario, debiendo dejar constancia y recibo en autos; téngase en cuenta el casillero No. 852 para las notificaciones.- Actúe el señor Alonso Guerrero Cañar, en su calidad de Secretario Titular del Despacho.-Notifíquese f).-, DR. EDWIN SÁNCHEZ R.

SEÑOR JUEZ SEGUNDO DE TRANSITO DE TUNGURAHUA.

PABLO CESAR GUZÑAY MIRANDA, ecuatoriano, de veinte y seis años de edad, casado domiciliado en la parroquia Santa Rosa, de esta ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, ante usted muy comedidamente comparezco, expreso y solicito:

L- Justificación de Propiedad.

Con la copia certificada de la matrícula del vehículo de las siguientes características: Placas PJD-686, marca SUZUKI, Clase Automóvil, Tipo COUPE, Modelo FORSA, Color Celeste, Motor GI0244017, Chasis AA43S101255; y una copia certificada del Contrato de Compra-Venta, copias certificadas de mi cédula, certificado de votación, que obran en el proceso, he justificado que soy el propietario de indicado vehículo; Con 3a copia certificada de mi licencia tipo B de conducir, justifique que me encuentro autorizado a conducir este tipo de vehículos.

IL- Solicitud de Devolución del Vehículo

Una vez que he justificada la propiedad de mi vehículo y previo al cumplimiento de las formalidades legales, solicito a usted señor Juez, se servirá disponer la devolución del vehículo de mi propiedad, a mi persona con cédula de ciudadanía N° 1803940749, para lo cual se servirá notificar al señor Jefe de Transito de Tungurahua.

III.- Notificaciones y Autorización

Notificaciones de ser necesario las recibiré en el casillero judicial N° 852.

Designo como mis Abogados defensores a los Abogados, Marcelo Aldáz Cherres y Nelly Susana López, profesionales del derecho a quienes faculto que en forma individual o conjunta presente cuanto escrito sea necesario y acudan personalmente o en forma conjunta a toda diligencia en defensa de mis derechos.

CASO N. 3

JUZGADO SEGUNDO DE TRANSITO DE TUNGURAHUA- Ambato, martes 6 de abril del 2010, las 09h01.- VISTOS: Avoco conocimiento de la presente causa en mi calidad de Juez Temporal del Área de Garantías Penales- En lo principal, en base al antecedente constante en el parte policial de novedades adjunto al oficio Nro. 2010-1345-JOCTSVT-CP9, de fecha 03 de abril del 2010, remitido a esta judicatura, con el que se conoce de la retención y

traslado a los patios de retención vehicular de Izamba, del vehículo, cuyas características constan del parte, por encontrarse estacionado en sitios prohibidos por la Ley o reglamentos. Por lo expuesto, en virtud del antecedente y por cuanto el infractor no ha impugnado la citación del agente, prescindiendo de la facultad que le confiere el Art. 178 de la Ley de la materia. "HACIENDO JÜSTICA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÜBLICA," se sanciona a RAÜL BLADIMIR RAMOS MANOBANDA, con licencia tipo "B" número 1803714367, con la multa de VEINTE Y CUATRO DOLARES, y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir, por considerar que ha cometido la Contravención Leve de Segunda Clase tipificada y sancionada por el Art. 140 literal e), de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La multa la pagará en la Jefatura de Control de Tránsito de Tungurahua, la misma que se encuentra cancelada cuyo comprobante consta del proceso. - Notifíquese en debida forma la presente sentencia a los Organismos de Tránsito correspondiente de esta jurisdicción, a fin de que surtan los efectos contemplados en los incisos finales del Art. 179 de la Ley de la materia-Actúe el señor Alonso Guerrero, secretario *titular del* despacho-Léase y Notifíquese.

i).-DR. EDWIN SANCHEZ PRIETO.

SEÑOR JUEZ SEGUNDO DE TRANSITO DE TUNGURAHUA.

CAUSA No.

MARIANA DE JESÚS MANOBANDA TAYO, ecuatoriana, mayor "de edad, divorciada, domiciliada en esta ciudad de Ambato, ante usted muy comedidamente comparezco, expreso y solicito:

I.- Justificación de Propiedad.

Adjunto copia certificada de la matrícula del vehículo de las siguientes características: w. 014, marca SUZUKI, Clase Automóvil, Tipo COUPE, Modelo FORSA color Blanco, Motor G10341904, Chasis SF3101H01223; y el Contrato de la compra, debidamente legalizado justifico que soy la propietaria del vehículo indicado

II.- Solicitud de Devolución del Vehículo

Una vez justificada la propiedad de mi vehículo y previo al cumplimiento de las formalidades legales, solicito a usted señor Juez se servirá disponer la devolución del vehículo de mi propiedad, en la persona de mi hijo RAÚL BLADIMIR RAMOS MANOBANDA, con cédula de ciudadanía № 180371436-7, para lo cual se servirá notificar al señor Jefe de Transito de Tungurahua.

III.- Notificaciones y Autorización|

Notificaciones de ser necesario las recibiré en el casillero judicial Nº 616.

Designo como mis defensora a la señora Abogada Nelly Susana López, profesional del derecho a quien faculto que en forma individual o conjunta presente cuanto escrito sea necesario y acuda personalmente a toda diligencia en defensa de mis derechos.

7. DISCUSIÓN

7.1. Contrastación de hipótesis.

La Hipótesis planteada al inicio de la presente investigación, fue la siguiente: “Los choferes en el Ecuador, se diferencian de acuerdo a su categoría, en profesionales y no profesionales, por lo tanto será necesario el que se regule la acreditación de los puntos, de acuerdo a la categoría de su licencia de conducir”.

Esta hipótesis ha sido desarrollada en su totalidad, se ha determinado, que la ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial adolece de insuficiencia jurídica, al no incluir la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia de conducir, ya que las consecuencias de esta falencia repercuten tanto en la sociedad en general como en el incumplimiento de la ley. Esto ha sido demostrado con los resultados de las encuestas, los encuestados están de acuerdo con que existe el vacío legal, criterio que se demuestra en las entrevistas. También se justifica la hipótesis con lo señalado en los capítulos Primero y Segundo.

7.2. Verificación de objetivos.

Para la realización de esta investigación se formularon objetivos generales y específicos. El Objetivo General planteado fue el siguiente Realizar un

estudio crítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación a la acreditación de puntos a las licencias de conducir de los choferes profesionales y no profesionales en el Ecuador.

Este objetivo general, ha sido cumplido en su totalidad, al Realizar un estudio crítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación a la acreditación de puntos a las licencias de conducir de los choferes profesionales y no profesionales en el Ecuador, lo que se ha demostrado a través de las encuestas y entrevistas.

Objetivos específicos. Los objetivos específicos planteados fueron los Siguietes:

- 1 Determinar la inseguridad social en la transportación y en el tránsito a nivel nacional, por efectos de la no categorización entre choferes profesionales y no profesionales, y el puntaje a sus licencias.

Este objetivo se cumple a partir de los capítulos Primero y Segundo, en los que se realiza un análisis teórico-doctrinario de estas conductas.

- 2 Establecer la necesidad de diferenciar, entre quienes son choferes profesionales y no profesionales, en cuanto a la acreditación de los puntos a las licencia de conducir de forma generalizada.

Se da cumplimiento a este objetivo dentro del capítulo uno en la Legislación Comparada

Realizar una propuesta jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador, y establecer de forma puntual la acreditación de los puntos a las licencia de conducir de acuerdo a su categoría.

Se da cumplimiento a este objetivo en el Capítulo Cuarto, que corresponde a conclusiones, recomendaciones y propuesta de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador.

8. CONCLUSIONES

4.1. Conclusiones.

- La ley orgánica de tránsito y seguridad vial, adolece de insuficiencia jurídica, al no haberse estipulado la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia de conducir.
- Los accidentes y contravenciones de tránsito se han incrementado notablemente al no establecer correctamente las sanciones en la ley de tránsito.
- Es necesaria una reforma a la ley de tránsito, ya que la acreditación de puntos debe ser de acuerdo al tipo de licencia.

9. RECOMENDACIONES

- QUE, la Asamblea Nacional, proceda a la reforma de la ley de tránsito a fin de estipularse la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia.
- QUE, las sanciones sean más rigurosas a quienes infrinjan las leyes de tránsito a fin de que disminuya el alto porcentaje de accidentes de tránsito.
- QUE, el Estado ecuatoriano y los medios de comunicación colectiva, emprendan en campañas de concientización a la ciudadanía.

9.1. Propuesta de reforma legal.

REPUBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO.

QUE, es deber de la Función Legislativa, adecuar el sistema jurídico a las actuales condiciones de la sociedad ecuatoriana.

QUE, la ley de tránsito, adolece de insuficiencia normativa en cuanto a las la acreditación de puntos de acuerdo a su categoría

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

LEY REFORMATORIA ALA LEY DE TRANSITO

Al art- 97 agréguese lo siguiente:

Art. 97.- Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, de acuerdo a su categoría, 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 de acuerdo a su categoría; 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.

Art. 2.- La presente Ley Reformatoria a la ley de tránsito transporte terrestre y seguridad vial, entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en Quito, Distrito Metropolitano, a los.....días del mes de..... del.....

EL PRESIDENTE

EL SECRETARIO

10. BIBLIOGRAFÍA

Constitución de la República del Ecuador

Ley Orgánica de Transporte terrestre, Transito y seguridad vial

Wikipedia, enciclopedia libre, internet

Derechoecuador.

Legislación oficial de Perú, Colombia

11. ANEXOS

ENTREVISTA

¿Según su conocimiento, nuestra legislación reglamenta debidamente en nuestra Ley de Tránsito, lo referente a la acreditación de puntos?

¿Cree Ud. que la pérdida de puntos de acuerdo a cada infracción de tránsito, se cumple cabalmente en nuestra sociedad?

¿A su criterio cree Ud., que al no establecerse la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia, se genera perjuicio a los conductores profesionales?

¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de tránsito, introduciendo una reforma que establezca la acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia es la no acreditación de puntos de acuerdo al tipo de licencia?

ÍNDICE

CERTIFICACIÓN	II
AUTORÍA	III
CARTA DE AUTORIZACION.....	IV
AGRADECIMIENTO	V
DEDICATORIA.....	VI
ESQUEMA DE CONTENIDOS	VII
1. TÍTULO.....	1
2. RESUMEN	2
2.1. ABSTRACT	5
3. INTRODUCCIÓN.....	8
4. REVISIÓN DE LITERATURA	9
4.1. MARCO CONCEPTUAL.....	9
4.1.1. ANTECEDENTES DE LA LEY DE TRANSITO EN EL ECUADOR	9
4.1.1.1. El Derecho de Transporte.....	12
4.1.1.2. Infracciones de Tránsito.....	12
4.1.1.3. El transporte terrestre automotor	13
4.1.1.4. Accidente de tránsito.....	13
4.1.1.5. Delitos culposos.....	14
4.1.1.6. Caso fortuito o fuerza mayor .- Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.....	16
4.1.1.7. Elementos.- Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:.....	17
4.1.2. ÓRGANOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO EN EL ECUADOR.....	17
4.1.2.1. LA DIRECCION NACIONAL DE CONTROL DEL TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	17
4.1.3. EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR	19
4.1.3.1. CLASES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE	19
4.1.3.1.1. El transporte público.....	19
4.1.3.1.2. Transporte comercial.....	20

4.1.3.1.3.	El transporte por cuenta propia	20
4.1.3.1.4.	El transporte internacional de personas y mercancías	20
4.1.3.1.5.	El transporte fronterizo.....	21
4.1.4.	LAS LICENCIAS DE CONDUCIR, MARCO DOCTRINARIO Y JURÍDICO EN EL ECUADOR	21
4.1.5.	LICENCIA DE CONDUCIR COMO REQUISITO INDISPENSABLE.	25
4.1.6.	PERDIDA DE PUNTOS DE ACUERDO A SU CATEGORIA	32
4.1.7.	DE LAS INFRACCIONES DE TRANSITO	34
4.2.	MARCO DOCTRINARIO	38
4.2.1.	DE LAS CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES	38
4.2.2.	CORRESPONDE A LOS JUECES DE TRÁNSITO	42
4.3.	MARCO JURÍDICO	50
4.3.1.	DERECHOS CONSTITUCIONALES EN LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE	50
4.3.1.1.	Contravenciones graves	50
4.3.1.2.	El transporte turístico terrestre	50
4.3.1.3.	LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL.....	53
4.3.1.4.	ANÁLISIS JURIDICO DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.....	56
4.3.1.5.	Factor principal de muerte	57
4.3.2.	PROCESO DE EXPEDICIÓN DE CANJES Y LICENCIAS	58
4.3.3.	ANÁLISIS JURÍDICO DEL SISTEMA DE ACREDITACIÓN DE PUNTOS DE CONFORMIDAD A SU CATEGORÍA.....	59
4.4.	LEGISLACIÓN COMPARADA	62
4.4.1.	ECUADOR	62
4.4.2.	PERU.....	66
4.4.3.	COLOMBIA	68
5.	MATERIALES Y MÉTODOS	74
5.1.	Materiales.....	74
5.2.	Métodos.....	74
5.3.	Procedimientos y técnicas	75
6.	RESULTADOS	77
6.1.	Resultados de las encuestas.....	77
6.2.	Resultado de las entrevistas	85

6.3.	Estudio de casos	95
7.	DISCUSIÓN	107
7.1.	Contrastación de hipótesis.	107
7.2.	Verificación de objetivos.	107
8.	CONCLUSIONES.....	110
9.	RECOMENDACIONES.....	111
9.1.	Propuesta de reforma legal.	111
10.	BIBLIOGRAFÍA.....	113
11.	ANEXOS	114
	ÍNDICE	115