



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

CARRERA DE DERECHO

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

“REFORMA DEL ART. 139 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A QUE SE SANCIONE ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE CON LA SANCIÓN PECUNIARIA, AL COMPRADOR DEL VEHÍCULO QUE NO REGISTRE EL TRASPASO DEL BIEN”

TESIS PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE ABOGADA.

AUTOR:

Verenice Diocelina Cacay Cacay

DIRECTOR:

Dr. Mg. Carlos Manuel Rodríguez

LOJA- ECUADOR

2014

CERTIFICACION


Dr. Mg. Carlos Manuel Rodríguez

DOCENTE DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA, DE LA CARRERA DE DERECHO, MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA Y DIRECTOR DE TESIS.

CERTIFICA:

En mi calidad de Director de Tesis titulada "REFORMA DEL ART. 139 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A QUE SE SANCIONE ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE CON LA SANCIÓN PECUNIARIA, AL COMPRADOR DEL VEHÍCULO QUE NO REGISTRE EL TRASPASO DEL BIEN" presentado por la Srta. VERENICE DIOCELINA CACAY CACAY, certifico que cumple todos los requisitos establecidos por la Universidad Nacional de Loja.

Loja 23 de Julio del 2014.


Dr. Mg. Carlos Manuel Rodríguez.
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, Verenice Diocelina Cacay Cacay declaro ser autora del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el repositorio Institucional-biblioteca Virtual.

AUTORA: Verenice Diocelina Cacay Cacay

FIRMA: 

CÉDULA: 1103624316

FECHA: Loja, septiembre de 2014

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

Yo Verenice Diocelina Cacay Cacay, declaro ser autora de la Tesis titulada: **REFORMA DEL ART. 139 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A QUE SE SANCIONE ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE CON LA SANCIÓN PECUNIARIA, AL COMPRADOR DEL VEHÍCULO QUE NO REGISTRE EL TRASPASO DEL BIEN** Como requisito para optar al Grado de: **ABOGADA**: autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio 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, 10 días del mes de septiembre del dos mil catorce, firma la autora.

FIRMA: .....

AUTORA: Verenice Diocelina Cacay Cacay,

CÉDULA: 1103624316

DIRECCIÓN: Loja, Belén, Av. Isidro Ayora

CORREO ELECTRÓNICO: dioce_56@hotmail.com

CELULAR 0999338309

DATOS COMPLEMENTARIOS

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Mg. Carlos Rodríguez

MIEMBROS DEL TRIBUNAL: Dr. Mg. Augusto Astudillo Ontaneda (Presidente)

Dr. Mg. Marcelo Armando Costa Cevallos (Vocal)

Dr. Mg. Felipe Neptali Solano Gutiérrez (Vocal)

AGRADECIMIENTO

Mi entero agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja, Modalidad de Estudios a Distancia, a la Carrera de Derecho y, a todos los maestros que han entregado sus conocimientos con dedicación, esfuerzo y calidez humana.

Al Dr. Mg. Carlos Manuel Rodríguez, Director de la presente Tesis, por su guía y comprensión. Gracias por todo.

El autor

DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional. A mi compañero de vida, Enrique por ese apoyo incondicional, a mis hijos, Evelyn, Génesis y Josué, a mi señora madre María Diocelina, que han sido la motivación para alcanzar esta meta.

Verenice

1. TÍTULO

“REFORMA DEL ART. 139 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A QUE SE SANCIONE ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE CON LA SANCIÓN PECUNIARIA, AL COMPRADOR DEL VEHÍCULO QUE NO REGISTRE EL TRASPASO DEL BIEN.

2. Resumen

El 13 de agosto de 2008, la Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador aprobó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Esta iniciativa tuvo dentro de sus objetivos principales la generación de un marco jurídico para el transporte terrestre, contemplar aspectos relacionados con la prevención y responder de forma técnica a las demandas requeridas por este sector.

Esta ley general de transporte recibió modificaciones en el año 2011, recibiendo varias modificaciones y actualizaciones que se oficializaron el 29 de marzo de ese mismo año con la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, la cual aportaba reformas sustanciales a la primera ley.

Las penas, en los delitos de tránsito; varían desde reclusión, a prisión, suspensión o revocatoria de la licencia de conducir; y una rebaja de puntos, según el nuevo sistema de puntos, de acuerdo a la gravedad de la infracción.

El literal o) del Art. 139 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece, que incurren en contravención leve

de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir: o) al comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.

El principio en el que baso mi análisis en que se sancione únicamente con la multa pecuniaria se fundamenta en el principio NE BIS IN IDEM, QUE ES un principio del Derecho penal la cual manifiestan claramente que ninguna persona será sancionada dos o más veces por el mismo delito o causa. ¿Entonces por qué la nueva Ley de Tránsito sanciona hasta tres veces por el mismo delito como es el caso de infracciones graves?

Para un mejor desarrollo del presente trabajo, en la revisión de literatura se analiza lo siguiente: La revisión de literatura con un Marco Conceptual que comprende: Penas, delitos de tránsito, contravención leve, sanción, multa pecuniaria, remuneración básica unificada, reducción de puntos, licencia de conducir, dueño y comprador, vehículo, proporcionalidad; Marco Doctrinario: Inaplicabilidad de puntos en las contravenciones de tránsito, registrado el traspaso del bien ante el organismo de tránsito, consecuencias jurídicas que conlleva la rebaja de puntos en las contravenciones de tránsito; Marco Jurídico: Constitución de la República

del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Código Civil, Código Penal; Legislación Comparada: Costa Rica, Perú y España.

Después de la revisión de literatura, se especifican los métodos, técnicas que se utilizó en el desarrollo de la investigación, luego expongo los resultados de la investigación de campo con la aplicación de encuestas, receptando el criterio que tienen los abogados, que es inaplicable la rebaja de puntos cuando no se ha registrado un vehículo ante el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, cuando se trate de una compañía de adquiere varios vehículos, siendo la sanción netamente pecuniaria y que la rebaja de puntos, ocasiona una acumulación de sanción, yendo en contra del principio constitucional de proporcionalidad, siendo necesario se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria.

Abstract.

The August 13, 2008, the National Constituent Assembly of Ecuador approved the Organic Law of Land Transport Traffic and Road Safety.

This initiative was among its main objectives the creation of a legal framework for land transport, include aspects related to the prevention of technical and respond to the demands required by this sector.

This general transportation bill received modifications in 2011, receiving several modifications and upgrades were made official on 29 March of that year with the Law Amending the Law on Land Traffic Transport and Road Safety, which brought substantial reforms the first law.

Penalties in traffic offenses; vary from prison to prison, suspension or revocation of driver's license; and a reduction of points under the new points system, according to the gravity of the infringement.

The literal o) of Article 139 of the Organic Law on Land Transport, Traffic and Road Safety sets, acting in contravention mild first class and shall be punished by a fine equivalent to five percent of the

unified basic pay of workers in general and reduction of 1.5 points on your driving license: o) the purchaser of a motor vehicle not registered in the transit agency concerned, the transfer of ownership of the property, within thirty days, counted from the date of the respective contract.

The principle on which I base my analysis to punish only the monetary fine is based on the principle NE BIS IN IDEM, IS a principle of criminal law which clearly state that no person shall be punished twice or more for the same crime or cause. So why the new Traffic Law punishes three times for the same offense as in the case of serious offenses?

For better development of this work in the literature review discusses the following: The literature review a conceptual framework comprising: Punishment, traffic offenses, minor violation, penalty, monetary fine, unified basic remuneration, reduced points , driver, owner and buyer, vehicle, proportionality; Doctrinal Setting: Inapplicability of points in traffic contraventions recorded the transfer of the property to the transit agency, legal consequences associated with reduction of points on traffic violations; Legal Framework: Constitution of the Republic of Ecuador, Law on Land Transport, Traffic and Road Safety, Civil Code, Penal Code; Comparative Law: Costa Rica, Peru and Spain y Colombia.

After the literature review, methods, techniques used in the development of the research are specified, then I present the results of field research with the implementation of surveys, embodies the criterion for lawyers, which is inapplicable reduction of points when there has been a vehicle to the agency concerned traffic, the transfer of ownership of the property, when it is a company acquires several vehicles being purely financial penalty and rebate points, causes an accumulation penalty, going against the constitutional principle of proportionality, being necessary solely penalize the monetary fine.

3. INTRODUCCIÓN.

La vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a partir de su publicación en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, y el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376, de fecha 3 de junio del año 2.009 transformó el marco jurídico en materia de tránsito y otras son las reglas de juego que tuvieron que enfrentar los usuarios de las vías públicas; la sociedad ecuatoriana necesitaba ponerse a tono con la realidad diaria y era imprescindible dictar una Ley en materia de Tránsito que regule el transporte y la circulación vial de una manera técnica y ordenada como la tienen otros países.

La nueva Ley de Tránsito instituyó el sistema de reducción puntos a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, y estableció una nueva clasificación a las contravenciones de tránsito, a saber: Leves de primera, segunda y tercera clase; graves de primera, segunda y tercera clase y muy grave, aumentó igualmente la cantidad de contravenciones de tránsito de manera considerable; lo que hizo que conductores de vehículos y peatones infrinjan la ley de Tránsito por diversas causas que gran cantidad de personas desconocían; siendo sancionados de manera legal, pero sorpresiva y angustiosamente.

El presente trabajo de investigación jurídica, aborda un tema importante dentro de la realidad social actual, sobre la doble sanción a las infracciones de tránsito, específicamente a las contravenciones leve de primera clase, exactamente el Art. 139 literal O, de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Para un mejor desarrollo del presente trabajo, empecé desarrollando un proyecto de tesis, que abordo la problemática de la doble sanción a las contravenciones de tránsito especialmente del literal o del Art. 139 de la Ley Orgánica.

Establecí la justificación del presente trabajo por constituir una consecuencia lógica del proceso de enseñanza aprendizaje, y su objetivo de formar profesionales con derechos íntegros, además de ser un tema que despierta el interés de quienes estamos vinculados al ámbito jurídico social, y por las consecuencias que se desprenden de las contravenciones de tránsito, por la regularidad con que se cometen.

Como todo proyecto conlleva el propósito de ser conseguidos me propuse objetivos susceptibles de poder alcanzar, y desarrolle un marco teórico para ir teniendo un breve bosquejo sobre las infracciones de tránsito.

El desarrollo de la investigación en si empieza con la revisión de literatura que se compone de la siguiente: La revisión de literatura con un Marco Conceptual que comprende conceptos y definiciones de términos jurídicos; Marco Doctrinario: que hace referencia a la evolución del derecho punitivo, y la división de la infracciones y sus diversos procesos hasta ir moldeándose o configurándose la Ley Orgánica De Transporte Terrestre.

Marco Jurídico, que revisa las principales normas que tienen que ver con el tema de investigación.

En la Legislación comparada comprende legislaciones de Costa Rica, Perú, Colombia y España, de los cuales tuve un importante aporte para ir deduciendo y comparando con la legislación en materia de tránsito de nuestro país.

La metodología y materiales fueron los aliados o el camino para ir desarrollando de una manera sistemática la información que se relaciona con el tema.

Realice una investigación de campo a treinta profesionales de derecho comprometidas con el quehacer jurídico, de los cuales obtuve las respuestas a mis interrogantes planteadas, las mismas que fueron tabuladas, interpretadas y analizadas.

Realice la verificación de objetivos que me plante, pudiendo corroborar el mismo en toda la revisión de la literatura que presento, y en las encuestas planteadas a treinta profesionales del derecho de la ciudad de Loja a través de las preguntas formuladas.

Fundamento mi propuesta de Reforma amparándome en la Constitución de la República del Ecuador, por ser la norma suprema y en la cual manifiesta sobre los Derechos de Protección Art. 76 numeral 7 literal i “Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. Los casos resueltos por la jurisdicción indígena deberán ser considerados para este efecto.

Antes de realizar la propuesta de reforma me permito hacer unas cortas conclusiones al sistema de reducción de puntos, así como hacer una breve cotejo con las legislaciones de países amigos.

Realiza también recomendaciones tomando en cuenta la poca inseguridad que representan las contravenciones leves, así como también se debe tomar en cuenta el principio del non bis ídem por parte del legislador a momento de promulgar las leyes a fin de no vulnerar los derechos.

Así como se debe tomar como referente de legislaciones de otros países y que puedan ser aplicadas en nuestro país.

Expreso finalmente mi propuesta de reforma amparada y motivada en preceptos constitucionales como el Art.11 numeral 9, Art. 76, numeral i, art. 66 numeral 3 literal a, y art. 139 litoral O de la LOTTTSV.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Infracción

Para referirme al concepto de infracciones de tránsito, en primer término debo entender por infracción de manera general lo que al respecto el tratadista Guillermo Cabanellas considera: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado¹.”

Esta definición del tratadista nos habla en definitiva que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos. O sea que infracción es el no acatamiento de la ley, incumpliendo lo que manda hacer y no se cumple, por lo que se está violando una disposición.

Encontramos más de cerca la definición de Infracción en nuestro Código Sustantivo Penal, en el Libro Primero, Título II, capítulo 1, en el artículo 10 en el que manifiesta que ²“Son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales, y se dividen en delitos y contravenciones, según la naturaleza de la pena

1 CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 1.998, pág. 205

2 Código Penal- Reforma: R O.- S. NRO 555 DEL 24 DE Marzo del 2009

peculiar”. Esta definición es incompleta y esencialmente doctrinaria por cuanto no se indica a quien se dirige los actos imputables, ya que son las personas sujetos de imputación de una infracción, debe constar entonces o añadirse que dichos actos imputables son típicos, antijurídicos y culpables; y, en todo caso sometidos a una sanción.

En un comienzo la infracción se constituía un atentado contra la divinidad, luego contra el príncipe o Rey y tercero a la sociedad.

Efraín Torres Chávez en su obra comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre manifiesta que: “Para concebir de mejor manera a la infracción, es necesario recordar que lo intencional está descrito en el Código Penal como lo “previsto y querido”, de donde se concluye que la infracción de Tránsito, al no ser intencional, es en esencia de carácter culposo”.³

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

3 Chávez Torres Efraín “Comentarios a la Ley de Tránsito”

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

En el nuevo cuerpo legal del Código Orgánico Integral Penal encontramos la definición de infracción de tránsito, Art. 371.- Infracciones de tránsito.- ⁴Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.- Son transgresiones a la ley haciendo lo que no se debe hacer o dejando de hacer lo que se tiene que hacer, es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código, se ve nota una definición más mas completa.

⁵Art.-106.- “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”.

4 derechoecuador.com.- Revista Judicial. Última actualización: lunes 24 de febrero del 2014 | 16:15

⁵ Ley Orgánica Reformatoria a la Ley OG. De Transporte y Seguridad Vial. Registro. Nro. 398 del 2008

Registro Oficial Nro. 415 del 29 de Marzo del 2011.

Concretamente tratándose en materia de tránsito, la infracción son las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas, pero no requeridas por el causante, se verifican, por impericia, imprudencia o inobservancia de la Ley.

Las infracciones de tránsito se diferencian que son actos ocurridos por negligencia, imprudencia o impericia de los conductores o peatones en las vías de nuestro país, y tienen el carácter culposo, porque no tuvo la intención de hacer daño, pero es responsable o culpable lo que ocasionó por negligencia, impericia o inobservancia de la ley.

Walter Silva en relación a la infracción señala: *“La infracción se define doctrinaria y conceptualmente al delito culposo con todas sus causales, con la clásica representatividad de la acción u omisión con la que se ocasiona el evento de daño, ajeno a la intención de producirla.”*⁶Dicho de otro modo, nuestra ley se acoge a las nociones doctrinarias de la culpa, es decir a la falta de diligencia o cuidado que debemos acatar al dirigir nuestra diaria conducta, diferenciándola radicalmente de los delitos dolosos cuyo conocimiento y juzgamiento al Código Penal común.

⁶ SILVA, Walter, Estudio Jurídico de la Ley de Tránsito, Edit. Crissan Color, Quito- Ecuador, 1997, Pág. 42-43.

4.1.2. Penas

En cuanto a la pena, el Dr. Galo Espinosa, en la Más Práctica Enciclopedia Jurídica, expresa que es *“El castigo previsto en la ley, para ser aplicado por autoridad legítima al autor del delito o falta”*⁷

Las penas constituye el castigo por la cual el autor, cómplice o encubridor ha sido sancionado por el cometimiento de un delito, constituyendo así la totalidad de la condena por la cual debe ser cumplida de acuerdo a lo señalado para cada delito, que puede ser de prisión, reclusión o contravención.

4.1.3. Accidente

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

⁷ ESPINOSA MERINO, Galo: La más Práctica Enciclopedia Jurídica, Volumen II, Vocabulario Jurídico, Instituto de Informática Básica, Quito – Ecuador, 1987, p. 541

*diligencia, con infracción de los reglamentos o mediando negligencia o dolo*⁸.

Un accidente es un suceso imprevisto que altera la marcha de lo normal o prevista de las cosas, y que causa daño a personas o cosas.

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

De acuerdo a la conceptualización anterior es entendida la infracción como un acto de culpa, ya que en ningún momento se refiere a dolo, pero una acción de esa naturaleza se sanciona con una pena, no por el hecho de atropellar a alguien sino por no prevenir ese acontecimiento, es por ello que se produce la falta de diligencia o cuidado que debemos acatar al momento de conducir un automotor, cuya proceso se sustancia ante autoridades de tránsito, distantes al conocimiento y juzgamiento para los delitos prescritos en el Código Penal.

⁸ CABANELLAS, Guillermo. "Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta, Buenos Aires-Argentina, 1998, p. 16.

4.1.4. Delitos de Tránsito

Bolívar Gallegos expresa que: *“La reglamentación de tránsito diferencia expresamente entre faltas graves y faltas leves. El concepto de "falta" puede tomarse en general como un sinónimo de culpa. En correspondencia con tal clasificación nosotros creemos que en casi todos los supuestos es más culpable el imprudente que el negligente aunque se considere a dichos conceptos como cuasi-sinónimos”*⁹

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

4.1.5. Contravención

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española señala que contravención es acción y efecto de contravenir; mientras que

⁹ GALLEGOS, Bolívar: La responsabilidad en el delito de tránsito, p. 25

contravenir es obrar en contra de lo que está mandado.

El Diccionario Básico de Derecho del Dr. Manuel Sánchez Zuraty señala que contravención es el acto contrario a una norma jurídica o mandato.¹⁰

Al hablar de las contravenciones nos referimos al irrespeto a la ley, al código de convivencia, que nos imponemos nosotros mismos por necesidad de regular el comportamiento de los miembros del conglomerado social.

Tratándose de las contravenciones, son infracciones que tienen el más bajo nivel de gravedad, mereciendo por lo general sanciones únicamente de carácter monetario, sin ser necesaria la sanción de reducción de puntos en el caso de contravenciones leves de tránsito, con excepción de ciertos casos, en que si ponen en riesgo la seguridad física de bienes o personas como es el caso de los delitos de tránsito.

4.1.6. Contravención leve

Las contravenciones vienen a ser las que carecen de inmoralidad,

¹⁰ Revista Judicial Derecho Ecuador. Última actualización: miércoles 17 de julio del 2013

no llevan la intención maligna de causar lesiones ya sea a intereses individuales como a intereses colectivos. Pero estas infracciones siendo menores a un delito son susceptibles de una pena mediante reglamentación.

Según El Diccionario Ruy Díaz contravención es: “Falta Leve la transgresión o quebrantamiento de alguna orden más bien por impericia o negligencia que por malicia. Incumplimiento de reglamentos municipales o policiales”.¹¹

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

En el caso de Cabanellas contravención sería “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma”¹².

¹¹ OSSORIO, Manuel. Ob. Cit. p. 175.

¹²Cabanellas, Guillermo.Ob.p. 518

Siempre que se quebranta lo mandado, existe contravención, unas veces sancionado y otras no, según la naturaleza y disposiciones de la ley contravenida y de las leyes penales en general”¹³.

Las Contravenciones de una manera general son los actos leves que van en contra de las leyes del Estado, pero que no afecta a los ciudadanos y al Estado en la manera que lo hacen los delitos. Siendo así mismo castigados de acuerdo al grado de responsabilidad o daño causado. Hay que tener muy en cuenta que los contraventores por lo general no son considerados como delincuentes.

4.1.7. Sanción

El que ha cometido un delito, ha de recibir una sanción y para el Dr. Galo Espinosa Merino sanción es “*Estatuto o ley. Acto solemne por el que el Jefe de Estado confirma una ley. Pena que la ley establece para el que la infringe. Mal dimanado de una culpa y que es como su castigo. Aprobación dada a un acto, uso, costumbre o ley*”.¹⁴

¹⁴ ESPINOSA MERINO, Galo: La más Práctica Enciclopedia Jurídica, Volumen II, Vocabulario Jurídico, Instituto de Informática Básica, Quito – Ecuador, 1987, p.657

La persona que ha cometido una infracción, recibe una sanción, en el caso de la contravención de tránsito recibe una sanción pecuniaria con remuneraciones básicas unificadas al trabajador en general y la rebaja de puntos en la licencia de conducir. En el concepto anterior la sanción es descrita desde el punto de vista penal, y que para el autor, la sanción es la pena que la ley establece para el que infringe, lo que significa que la sanción es un tipo de condena para la persona que ha cometido un delito, debidamente tipificado y penalizado en la Ley, para este caso lo señalado en el Código Penal.

Guillermo Cabanellas sostiene que sanción es *“En general, ley, reglamento, estatuto. Solemne confirmación de una disposición legal por el Jefe de un Estado, o quien ejerce sus funciones. Aprobación. Autorización. Pena para un delito o falta. Recompensa por observancia de preceptos o abstención de lo vedado”*¹⁵

La sanción siempre se lo asocia al derecho en el ámbito de cumplir una pena por incumplimiento a la ley, al reglamento, a la norma o al estatuto, en otras palabras es entendido, como una consecuencia o efecto de una conducta que constituye a la infracción de una norma jurídica.

¹⁵ CABANELLAS, Guillermo: Diccionario jurídico Elemental, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina 1998, p. 360

4.1.8. **Multa pecuniaria**

*“Pena pecuniaria es la denominación de la sanción que consiste en el pago de una multa al estado como castigo por haber cometido un delito. La pena pecuniaria es una de las más leves que se pueden imponer dentro del derecho penal, y es utilizada también en derecho administrativo como forma para sancionar los incumplimientos.”*¹⁶

La multa pecuniaria es la sanción en dinero que se le impone a las personas que han infringido una norma, siendo éste por lo general, son leves las comisiones de los delitos, como una forma de sancionar el incumplimiento de un acto.

4.1.9. **Remuneración básica unificada**

*“El sueldo básico hace referencia a la parte de salario que es fija, que se pagará sin importar que cumplan determinadas condiciones, sin importar que se presenten por o hechos o circunstancias.”*¹⁷

La remuneración básica unificada es la forma en que el Estado calcula el pago de la remuneración al trabajador en general, es por

¹⁶ http://es.wikipedia.org/wiki/Pena_pecuniaria

¹⁷ <http://www.gerencie.com/que-se-entiende-por-sueldo-basico.html>

básico que todo empleador debe pagar a sus trabajadores. También la remuneración básica unificada ha sido utilizada como una forma para sancionar pecuniariamente algún delito o contravención penal, tránsito o de tipo administrativo.

4.1.10. **Licencia de conducir**

“Una licencia (del latín licentia) es un permiso para hacer algo”. El término también permite nombrar al documento o contrato en que consta la licencia en cuestión. Por ejemplo: “El próximo año voy a poder tramitar la licencia, así que tengo que ahorrar para comprar un coche”, “La empresa ha adquirido la licencia para comercializar este producto en todo el mercado latinoamericano”¹⁸.

Las licencias de conducir son documentos autorizados por la Agencia Nacional Tránsito, como un título habilitante para poder circular en las vías del país, cuando una persona es chofer de un vehículo motorizado, siendo un documento que habilita para conducir.

4.1.11. **Dueño y comprador**

Víctor Manuel Peñaherrera expresa que *“La propiedad es la*

¹⁸ <http://definicion.de/licencia>

facultad de usar, disfrutar y disponer de una cosa. Jusutendi, fruendi et abutendi. La posesión es la actuación de ese derecho; es el hecho de usar, gozar y disponer de la cosa. La propiedad es un poder moral, un vínculo jurídico que liga a los demás hombres para que no puedan impedirnos esos actos de goce y disposición; la posesión es un poder físico, un poder de hecho, en virtud del cual nos servimos y disfrutamos de la cosa.”¹⁹

El dueño se refiere al propietario, el que tienen la facultad de usar, disfrutar o disponer de la cosa, siendo aquella la potestad de una persona de disponer de sus bienes, algo que le pertenece a dicha persona, ésta la puede ejercer con el registro de la propiedad correspondiente o que la tiene en posesión. Es así como poder directo que ejerce en un bien constituye un derecho real que envuelve el ejercicio de las facultades jurídicas más amplias que el ordenamiento jurídico concede sobre un bien.

La propiedad en forma general como indica Rodrigo Borja Cevallos, indica que *“Este concepto presenta problemas de definición. La propiedad es el dominio y el control que el hombre tiene sobre determinadas cosas. Pero se trata de un dominio y un control*

¹⁹ PEÑARANDA, Víctor Manuel, La Posesión, Las acciones posesorias, Los juicios posesorios, Megaleyes, Guayaquil-Ecuador, 2005. Pág. 49.

reconocidos por la sociedad, que se ejerce de una manera permanente y exclusiva.”²⁰

La propiedad viene a ser el dominio o el control que tiene una persona sobre un bien determinado, esta se verifica con un título de la propiedad, registral o mercantil, con la que se expresa necesariamente la idea de un poder jurídico sobre un objeto determinado respecto del cual el ser humano tiene facultades de libre disposición.

4.1.12. Vehículo

“El vehículo es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro de personas o cosas. Cuando se traslada animales u objetos es llamado vehículo de transporte, como por ejemplo el tren, el automóvil, el camión, el carro, el barco, el avión, la bicicleta y la motocicleta, entre otros. En el ámbito de la comunicación, se utilizan distintos tipos de vehículos para la transmisión de información, como el periódico, la televisión, Internet, etc. Se denominan vehículos los medios a través de los cuales se puede contagiar una enfermedad, el sonido o la electricidad.”²¹

²⁰ BORJA CEVALLOS, Rodrigo: Enciclopedia de la Política, Fondo de Cultura Económica, Tercera Edición 2003, México, p. 1139

²¹ <http://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo> fecha de acceso abril 2014

Los carros o vehículos son automotores utilizados como medios de transporte de las personas, siendo públicos o privados. Estos vehículos son conducidos por las personas, quienes tienen que tener un permiso de conducir, con es la licencia de tipo B no profesionales, o de Tipo C que son profesionales, quienes pueden trabajar en una empresa pública o privada.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. Contextualización

Desde la sistematización del Derecho Punitivo en los ordenamientos Judiciales de cada Estado aparece ya con claridad la división de las infracciones en delitos, crímenes y contravenciones.

Los crímenes eran castigados con rigor y hasta con infamia, los delitos con menos severidad pero ejemplarizadas y las contravenciones con castigos represivos leves.

Esta división tripartita de las infracciones tuvo su auge ya como norma positiva en el siglo anterior cuando fue aceptado en los códigos francés y belga que se encargaron de difundir a casi todas las legislaciones del mundo.

La historia de las contravenciones en el sentido que tiene en la actualidad, inicia con los estatutos de la época intermedia, las que al no encontrar en el derecho penal lo que buscaban fueron tipificando una enorme cantidad de preceptos penales concernientes a los intereses de las corporaciones, consumo, edificación, transportes y a la policía de seguridad y así sucesivamente.

Las contravenciones fueron codificadas en el Código Francés de la Policía de Seguridad en el año de 1791 y posteriormente en los códigos que se inspiraron en la Legislación Francesa, sea en forma independiente o integrada en una parte al Código Penal. Las diversas Legislaciones han adoptado distintas manifestaciones en sus códigos como por ejemplo el término faltas, transgresiones, etc. otras incorporan al Código Penal no solo las normas generales de las contravenciones como es el caso del Proyecto Suizo de 1979 y el Código Penal Italiano de 1930, otras recopilaron a parte a las contravenciones como es el caso del Código de Hungría o el Proyecto de Checoslovaco.

En el Ecuador la primera ley sobre tránsito que se dicta es “El Reglamento del Tránsito en el cruce de Caminos Públicos con los Ferrocarriles” emitido en el Gobierno de Federico Páez, el 11 de

noviembre de 1935, contenido en 21 artículos que resulta ser una reglamentación simple pero que contenía tres aspectos fundamentales:

1. Sobre empresas ferrocarrileras
2. Sobre conductores de vehículos automotores
3. Sobre peatones y acémilas.

En esta no se imponen sanciones ya que no se tipifican infracciones ni en calidad de delitos, prohibiciones, etc. que deben ser observadas de buena fe por parte de las personas, este reglamento era vigilado por los Comisarios Nacionales y Municipales.

El 20 de abril de 1940 se dictó el “Reglamento General de Tránsito Terrestre del Ecuador en este se incorporó la creación de la Policía de Tránsito con una Dirección General de Transito, Jefaturas Provinciales y Carabineros de Transito, la matriculación de vehículos, licencia, pero tampoco indica cuales son los hechos que constituyen infracciones de tránsito peor aún sanciones sino prohibiciones, deberes y obligaciones sin represión.

Desde 1963 en el Gobierno de la Junta Militar se dictó la Ley de “Transporte Nacional” en la que por fin aparecen las infracciones y con ella también las sanciones.

Posteriormente en 1981 se crea la “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre” en el Gobierno de Jaime Roldós Aguilera, el art 34.- “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo ser previstas, pero no queridas por el agente se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de la ley, reglamento y ordenanzas de tránsito o de ordenes legítimas de autoridad del Agente de Tránsito”.

Estas acciones u omisiones son las llamadas culposas pues no pueden ser cometidas intencionalmente pues caería en el campo doloso por lo tanto correspondería conocer al Juez de lo Penal, según esta ley las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones las mismas que serán reprimidas con prisión y multa o con una de estas penas solamente y son de primera, segunda y tercera clase.

El 2 de Agosto de 1996 se crea en el país la “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Pero será el 7 de agosto del 2008 cuando en realidad entra en vigencia una nueva ley que aborda aspectos que involucran tanto a la vía, conductor y peatón asumiendo por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial bajo la dirección de ciertos principios generales como :

Derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad

La formalización del sector

Lucha contra la corrupción

Mejorar la calidad de vida del ciudadano y preservación del medio ambiente

Desconcentración y descentralización.

4.2.2. Origen, evolución del principio non bis in ídem.

El origen o nacimiento del principio ne bis in idem, se puede ubicar en Roma, ya que en los procesos judiciales que se instauraba en esa época, se daba la prohibición de promover un nuevo juicio a través de la promoción de una segunda demanda sobre la misma materia, por la misma o diferente acción, una vez nacida la relación jurídica procesal.

Su ubicación en el derecho romano como un principio general, como consecuencia lógica derivada del carácter reclusivo que caracterizaba el proceso a partir de la litis contestatio.

La doctrina Alemana lo configura como un principio íntimamente unido a la institución de cosa juzgada, sobre la cual, con independencia de la decisión que se adoptara en un juicio, el poder

judicial sólo podría ocuparse una vez respecto de la misma cosa. Sin embargo, existen otros autores que sitúan el origen de este principio en diversos pasajes del antiguo derecho griego, esto es, al citar pasajes de Platón y Demóstenes que recogen de alguna forma el significado de la máxima.

Por otro lado, el contenido inicial de este principio consistía en que una misma acción no podía hacerse valer en dos ocasiones cualquiera que fuese el resultado del primer procedimiento que le fuera iniciado al acusado. Esta prohibición no operaba automáticamente después de la contestación de demanda y fijación de la litis, sino que el demandado debía ejercitarla en vía de excepción.

Esta máxima se desarrolló en la mayoría de los sistemas jurídicos de origen latino o que en un momento dado sintieron su influencia desde su inicio, por la unificación llevada a cabo por el Derecho Canónico y, posteriormente, en la época Medieval este principio estuvo contenido en las X y Las Siete Partidas con el Rey Alfonso, así como, con el Derecho Inglés y Alemán, al establecerse en el primero, el principio o aplicación de la cláusula *doublé jeopardy* o doble juego, y en el segundo, al establecer que quien a otro acusa

por una causa que ya antes había sido procesado y condenado, debe someterse a la mejora.

No fue sino hasta la Revolución Francesa como se hizo notar el primer cambio en el derecho positivo, al formularse la frase non bis in idem, respecto de la cosa juzgada, la cual, sería repetida constantemente en leyes posteriores, en el Código de Merlin o de Brumario, el Código de Instrucción Criminal, hasta su reconocimiento e inclusión en la quinta enmienda de la Constitución de los Estados Unidos de América y dentro de los derechos de los ciudadanos “Bill of rights”.

Entre los instrumentos internacionales dotados de obligatoriedad jurídica que se preocupan por garantizar la aplicación de este principio, se cuentan, entre otros, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de Nueva York,²² que en su artículo 14.7 establece que: nadie podrá ser juzgado o sancionado por un delito por el cual haya sido ya condenado o absuelto por una sentencia firme, de acuerdo con la ley y el procedimiento penal de cada país. En México, el primer antecedente de la prohibición non bis in idem, aparece en el artículo 25 del proyecto de Constitución Política de la República Mexicana de 16 de junio de 1856,

²² Aprobado por la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas mediante resolución 2200 A (XXI) del 16 de diciembre de 1966, aprobado por la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el 18 de diciembre de 1980, según decreto publicado el 9 de enero del año siguiente, en el Diario Oficial de la Federación, ratificado el 24 de marzo de 1981 y publicados el 20 de mayo de ese mismo año en dicho órgano oficial de difusión.

quedando en forma definitiva en el arábigo 24 de la Constitución Política de 5 de febrero de 1857 y en la de 1917, junto con otras dos garantías, de la siguiente manera: "...Nadie puede ser juzgado dos veces por el mismo delito, ya sea que en el juicio se le absuelva o se le condene.

Con el tiempo este principio se ha ido extendiéndose, pues de ser un principio netamente procesal a presentarse como un mecanismo fundamental a imposibilitar de sancionar dos veces por un mismo hecho jurídico, con independencia si de ello implica la existencia o no un proceso judicial, y su aplicación tradicional el de infracciona- sanción jurídico penal, y que a dado un paso a ser de aplicación en toda la rama en la que existe potestad sancionadora, por ende en materia administrativa.

El principio llamado ***non bis in ídem***, que significa "**no dos veces por lo mismo**", es un principio constitucional que ha sido desarrollado por la jurisprudencia al igual que otros principios, como el **principio de proporcionalidad** dentro de los procedimientos judiciales y administrativos de naturaleza sancionadora, o como el principio **in dubio pro actionen** que resulta básico para configurar el ***iuspuniendi*** del Estado. Este principio es, sin duda, una garantía propia del Estado de Derecho

que no puede ausentarse en ningún ordenamiento jurídico que tenga por objeto la protección de los derechos fundamentales.

Guillermo Cabanellas, define non bis in ídem como un aforismo latino que significa “*no dos veces sobre lo mismo*”.²³

Este principio no constituye una garantía sino que cumple una función política de limitación del poder punitivo del estado.

Se la puede analizar desde dos aspectos: la sustantiva material, que tiene que ver con la prohibición de castigar a una persona dos o más veces por el mismo hecho; y una adjetiva o procedimental, que se traduce en la prohibición de múltiple persecución penal, sucesiva o simultánea.

En lo que respecta a la primera del párrafo anterior de los aspectos del non bis ídem sobre la prohibición de castigar a una persona dos veces por el mismo hecho, no hace eco en la Ley Org. De transporte Terrestre y seguridad vial al sancionar al comprador que no ha inscrito el vehículo ante el organismo de tránsito dentro del plazo correspondiente. Se está aplicando, la reducción de 1.5

²³ CABANELLAS, Guillermo. Repertorio jurídico de principios generales del derecho, locuciones, máximas y aforismos latinos y castellanos. 4ª. Edición ampliada por Ana María Cabanellas. Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina, 1992, pág. 175

puntos en su licencia más el 5% de una RBUTG, así como a todas las contravenciones de tránsito.

Existe en el Ecuador, la prohibición constitucional de la reiteración punitiva a las personas. Esta garantía, que protege tanto a las personas naturales como a las jurídicas, y que limita el poder punitivo del estado hacia los ciudadanos, art.76 literal i) Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. Los casos resueltos por la jurisdicción indígena deberán ser considerados para este efecto”. Esta prohibición, fundamentada en un principio que son postulados inspiradores del ordenamiento jurídico, para que las instituciones o instrumentos que tienen la finalidad de asegurar que las personas puedan gozar y ejercer de forma efectiva los derechos que se les otorgan y que está dirigida al Estado y resulta ser un instrumento preventivo y protector de los derechos fundamentales.

La finalidad de la garantía es evitar una desproporcionada reacción punitiva del Estado en contra de una persona, pues si bien hay que sancionar todos los actos antijurídicos, esto no se debe realizar de una manera excesiva, toda vez que, todo exceso constituiría un abuso e ilegitimidad.

Este principio en primer lugar prohíbe que una persona pueda ser sancionada dos veces por el mismo hecho y por la misma causa, y también prohíbe la implementación de dos procedimientos sancionadores por los mismos hechos y causa, o sea se prohíbe un doble procesamiento.

Es justo que a una persona se le multe por no registrar su vehículo ante los organismos de tránsito correspondiente, pero no debe existir rebaja de puntos, por cuanto ya cumple con una responsabilidad civil de pagar la multa del cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, y con la rebaja de 1.5 puntos a su licencia, constituye a sancionar doblemente por una misma infracción, y además no constituye una infracción que pone en riesgo o inseguridad bienes o personas y que atenta contra principio de la Ley Orgánica de Tránsito y transporte terrestre y Seguridad Vial.

4.2.3. Potestad Punitiva del Estado

El ²⁴iuspuniendi es una expresión latina utilizada para referirse a la facultad sancionadora del Estado. De forma desglosada encontramos por un lado que, la expresión “ius” equivale a decir

²⁴http://es.wikipedia.org/wiki/Ius_puniendi

“derecho”, mientras que la expresión “puniendi” equivale a “castigar” y por tanto se puede traducir literalmente como derecho a penar o derecho a sancionar. La expresión se utiliza siempre en referencia al Estado frente a los ciudadanos.

La función punitiva del estado se origina en su soberanía para identificar como punibles ciertas conductas y establecer la sanción correspondiente.

El poder del estado se halla controlado y limitado; así el poder punitivo se somete al principio de Estado de derechos y justicia social, que establece nuestra Constitución.

Por ser el estado el único titular para castigar, se pueden encontrar identificar matices en el ejercicio del poder en las funciones con las que cuenta el estado.

El estado ya no tiene un poder absoluto, como lo tenía antes, sino que al ejercer su derecho de castigar lo hace de acuerdo a determinadas limitaciones que lo rigen. Estas limitaciones que lo rigen se expresan en forma de principios que se componen de bases constitucionales; por lo tanto el estado cuando promulga y

aplica determinadas normas, tiene que mantenerse en el marco de estos principios garantistas.

4.2.4. Potestad Administrativa Sancionadora

El Derecho Administrativo, por su naturaleza ha contado con la potestad o facultad de sancionar a las personas sean naturales o jurídicas por actos que éstas cometen, imponiendo sanciones, sean pecuniarias o de otra índole.

La potestad sancionadora de la Administración se puede dividir en disciplinaria que consiste en la facultad de imponer sanciones a los funcionarios y responsables de faltas cometidas en el ejercicio de sus cargos y tiene por tanto carácter interno. La segunda clase se refiere a la potestad sancionadora de la Administración se refiere a la facultad de imponer correcciones a los administrados por los actos contrarios a lo ordenado y tiene por tanto carácter externo.

Esto es posible debido a que la Administración puede sancionar a los ciudadanos o administrados por conductas contrarias al orden público, o a funcionarios y empleados por faltas cometidas en el ejercicio de su cargo. La potestad sancionadora administrativa tutela, por un lado, los intereses que atañen a la colectividad como

un todo, y por otro lado, el buen funcionamiento de la Administración concerniente a los individuos sujetos a una relación de subordinación con el Estado.

Santamaría Pastor indica lo siguiente, “b)El principio *non bis in ídem* supone, en primer lugar, *la exclusión de la posibilidad de imponer en base a los mismos hechos dos o más sanciones administrativas o una sanción administrativa y otra de orden penal; esta regla prohibitiva surge históricamente como reacción a la práctica criminal del Estado absoluto y, por su evidencia, no ha sido apenas objeto de refrendo en los textos legales.*”²⁵

El concepto fundamental de este principio es, impedir que una persona pueda ser sancionada de manera sucesiva, simultánea o reiterada por un hecho que fue sancionado por otra autoridad administrativa o una judicial, específicamente en el ámbito penal.

El principio *non bis in ídem*, en su vertiente material, prohíbe la doble sanción, esto es, prohíbe que un sujeto pueda ser sancionado dos o más veces por un mismo hecho sobre la base de un mismo fundamento jurídico.

²⁵SANTAMARÍA PASTOR, Juan Alfonso. Principios del Derecho Administrativo Sancionador. Centro de Estudio Ramón Areces. Colección Ceura. Madrid. 2000. p. 393

Requiere, pues, una triple identidad: sujeto, hecho y fundamento jurídico: nos estamos refiriendo a la triple identidad de sujeto, objeto y causa que exige la cosa juzgada material para poder desplegar sus efectos.

Es una prohibición rígida, taxativa, que, a diferencia de lo que sucede con la vertiente procesal prohibición de doble enjuiciamiento, para simplificar no admite modulaciones, matices o excepciones justificadas.

4.2.5. Potestad Punitiva de Jueces Tribunales

La vertiente procesal o formal como la prohibición del doble juzgamiento, conocido universalmente como *ne bis in idem* o *non bis in idem*, que impide al Estado someter a una persona a procesamientos consecutivos por un mismo delito, bajo el argumento de haber fracasado en su primer intento de hacer justicia, con la consecuente afectación psicológica, moral y en ocasiones física que ello conlleva.

Con total derecho a este principio, cualquier persona cuenta con la seguridad de que las decisiones definitivas que se han proferido en los procesos tramitados en su contra, con miras a establecer su

responsabilidad penal o disciplinaria, realizan la justicia en cada caso particular e impiden que los mismos hechos puedan ser objeto de posteriores debates. Por ello se dice que el principio non bis in ídem es una manifestación de la seguridad jurídica y una afirmación de la justicia material.

Esto significa que una vez recibido sentencia ejecutoriada, esta adquiere la categoría de cosa juzgada, las partes deben acatar la resolución que pone fin, sin que sea posible volver a plantearlo de nuevo.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador

El Art. 66 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta que: *“Se reconoce y se garantiza a las personas: 3. El derecho a la integridad personal que incluye: a) La integridad física, psíquica, moral y sexual”*²⁶

Esta disposición protege a la integridad personal, siendo este un atributo sustancial de la personalidad humana, de cuya intangibilidad depende precisamente el bienestar y el equilibrio del

²⁶ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 66 núm. 3 lit. a)

individuo. Es por ello, que a lo largo de la historia constitucional del Ecuador, se ha prestado atención especial a este derecho, pues es consustancial con el derecho a la vida. Se habla primero de la integridad física, pues concomitantemente con “*El derecho a inviolabilidad a la vida*”²⁷ señalado en el primer numeral del artículo 66 de la Constitución, es deber ineludible del Estado el de proteger al ser humano en su integridad física, pues no puede hablarse de tutelaje del derecho a la vida del hombre, si es que no se protege especialmente la integridad corporal de este. Entonces, el Estado asegura y garantiza el derecho a la vida, esto como el más elemental de los derechos humanos, que aquel se compromete a respetar como su más alto deber.

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

Este principio tiene su primera resonancia en el establecimiento de una amplia normatividad en los diversos campos del derecho,

²⁷ IBIDEM, Art. 66 núm. 1

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

El Art. 392 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa:

“El Estado velará por los derechos de las personas en movilidad humana y ejercerá la rectoría de la política migratoria a través del órgano competente en coordinación con los distintos niveles de gobierno. El Estado diseñará, adoptará, ejecutará y evaluará políticas, planes, programas y proyectos, y coordinará la acción de sus organismos con la de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional”²⁸

Esta disposición se refiere al derecho que tenemos todos los ciudadanos acerca de la movilidad humana ya sea dentro del Ecuador o en el Exterior. El Estado según nuestra Constitución, diseñará, adoptará, ejecutará y evaluará políticas, planes,

²⁸CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 392

programas, proyectos, y coordinará la acción de sus organismos con la de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional.

El hombre dentro de la sociedad crea la necesidad de poderse movilizar a través de un medio de transporte en el cual se pueda dirigir a diferentes lugares, es ahí con la necesidad que surge la Ley de Tránsito la misma que ha venido teniendo cambios con el pasar de los tiempos con el propósito de mejorar la seguridad de bienes y personas que hacen uso de las vías, es por estas razones que en nuestro país contamos con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Es por ello, que para garantizar el derecho más importante, crea y modifica la Ley Orgánica de Transporte terrestre y seguridad Vial, y endurece las penas y sanciones para salvaguardar y garantizar la seguridad de sus habitantes.

Pero que sucede cuando en su afán de proteger un derecho, contradice otro derecho de menor jerarquía pero no poco fundamental, como el de no ser sancionado dos veces por lo mismo, como ocurre en las infracciones de tránsito, pienso se

debería analizar la lesividad y gravedad de las mismas, para según ello sancionarlas de una sola forma.

En el Art. 76 del Numeral 7, literal I manifiesta “Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. Los casos resueltos por la jurisdicción indígena deberán ser considerados para este efecto.

Como anoto anteriormente existe en el Ecuador, la prohibición constitucional de la reiteración punitiva a las personas. Esta garantía, que protege tanto a las personas naturales como a las jurídicas, se encuentra prevista expresamente en nuestra Constitución en el artículo 76 numeral 7 literal i, en la cual se dispone.

i) Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. Los casos resueltos por la jurisdicción indígena deberán ser considerados para este efecto”.

Esta prohibición, que constituye un derecho para que a través de mecanismos garanticen el ejercicio y goce de los derechos.

Por ser el Código Orgánico Integral Penal, recoge y sanciona aquellos comportamientos y conductas más graves y que atentan contra la integridad de las personas imponiendo penas más

severas de acuerdo a la gravedad; por lo que las contravenciones más leves se expiden a las leyes menores.

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

El Art. 106 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; expresa que: “son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y resoluciones de tránsito”²⁹.

Clasifica las infracciones en Delitos y contravenciones, derivándose las segundas en Leves de primera, segunda y tercera clase, las que reciben una sanción en escala ascendente de primera a la tercera, tanto en multa como en remuneración, que va desde 1.5 a 4.5- y de 5% al 15%. Que son el resultado del descuido, imprudencia, negligencia, impericia del sujeto ejecutor de la infracción.

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

²⁹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 106

El Art. 129 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala: “En las contravenciones de primera, segunda y tercera clase, los Agentes de Tránsito entregarán personalmente al responsable de su comisión, la boleta correspondiente; si no pudieran hacerlo así, colocarán el adhesivo correspondiente a la contravención, en alguna parte visible de su vehículo.

La boleta llevará impreso el listado de las contravenciones y las multas que para ella prevé esta Ley. El Agente de Tránsito señalará la contravención cometida en el mismo texto de la boleta.”³⁰

Esta boleta constituye título de crédito contra el propietario del vehículo y el valor de la multa deberá cancelarse en las oficinas de recaudaciones de las jefaturas Provinciales de Tránsito o de la Comisión de Tránsito cuando fuere de su jurisdicción o cualquiera de los bancos autorizados para tales cobros.

El pago de la multa se efectuará dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de emisión de la boleta, en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el

³⁰ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 129

valor principal, por cada día de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa.

Estos valores si fuese necesario, se recaudarán mediante el procedimiento coactivo.

El obligado al pago, será el conductor del vehículo, y, en todo caso el propietario del automotor será responsable solidario y no podrá matricularlo si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos.

“Las contravenciones, podrán ser juzgadas por el Juez de Tránsito, en una sola audiencia oral en caso que el infractor no estuviere conforme con el contenido de la boleta. Pero si en ésta no pudieren aportarse las pruebas suficientes, concederá un plazo de tres días para la presentación de tales pruebas, vencido el cual pronunciará sentencia, la que será inapelable. Con este objeto, el responsable de una infracción de tránsito puede impugnar ante el juez de turno o quien haga sus veces la boleta emitida por el Agente respectivo dentro del plazo de tres días de su notificación. “

31

³¹LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 130

El recurso de apelación es el que puede interponerse ante las sentencias autos, y resoluciones que afecten los procedimientos en un proceso por lo que son admisible en contra de los medios periciales cuando los mismos no se apeguen a derecho.

De acuerdo con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en su Art. 138: *“Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera clase, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.”*³²

El Art. 139 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, expresa *“Incurrir en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir:*

a) El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos;

³² IBIDEM, Art. 138

- b) Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento;*
- c) El conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce;*
- d) La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente;*
- e) El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos, pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos;*
- f) El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros tratándose de transporte público interprovincial o internacional;*
- g) El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento de conformidad con el Reglamento;*
- h) Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad;*
- i) El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta mediante una leyenda adecuada la prohibición de arrojar basura o cualquier otro objeto a la vía pública; o, no ponga a*

disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura;

j) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o zonas de seguridad destinados para el efecto, que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre;

k) Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente;

l) Quien ejerce actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas;

m) Los ciclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

n) Los motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

o) El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato;

p) Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los condujeran sin las debidas precauciones;

q) Los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten las señalización reglamentaria respectiva; y,

r) El propietario de un vehículo que instalare, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos que no cumplan la norma de acuerdo al reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones a), d), i), j), k), l), p) y q) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Las contravenciones establecidas en este art., de la Ley se establecen excepciones, en las que se sanciona únicamente con multa en los literales (a, d, i , j, k, l, p, q) que son infracciones en las que unas si hay un cierto peligro a la seguridad, pero que se hace excepciones por no referirse a conductores si no a dueños de bienes, mal uso de la bocina, personas con discapacidad, peatones, pasajeros y comerciantes , y otras con doble sanción como el caso de los literales (b, c, e , f, g, h ,m, n r), como falta de identificación del vehículo, vehículo que circule con personas en los estribos, falta de información a las autoridades de control, falta de prudencia y ciclistas y motociclistas que pongan en peligro su seguridad.

4.3.3. Reducción de puntos

Art. 97.- ³³Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.

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

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

Infracciones Puntos

Contravenciones leves de primera clase 1,5

Contravenciones leves de segunda clase 3

Contravenciones leves de tercera clase 4,5

Contravenciones graves de primera clase 6

Contravenciones graves de segunda clase 7,5

Contravenciones graves de tercera clase 9

³³ IBIDEM

Contravención muy grave 10

El sistema de puntaje aplicado a las licencia de conducir contempla una escala 30 puntos con los que cuenta su licencia al momento de su emisión, que se irá disminuyendo o descontando de acuerdo a la clase de contravención y de su posible consecuencia que puede tener la misma.

Los puntos se van sumando según la infracción y se van restando de los puntos que posee.

4.3.4. Código Civil

El Art. 29 del Código Civil expresa: *“La ley distingue tres especies de culpa o descuido:*

“³⁴Culpa grave, negligencia grave, culpa lata, es la que consiste en no manejar los negocios ajenos con aquel cuidado que aún las personas negligentes y de poca prudencia suelen emplear en sus negocios propios.

Culpa leve, descuido leve, descuido ligero, es la falta de aquella diligencia y cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus negocios propios. Culpa o descuido, sin otra calificación,

³⁴ CÓDIGO CIVIL Corporaciones de Estudios y Publicaciones- 2010

significa culpa o descuido leve. Esta especie de culpa se opone a la diligencia o cuidado ordinario o mediano.

El que debe administrar un negocio como un buen padre de familia es responsable de esta especie de culpa.

Culpa o descuido levísimo, es la falta de aquella esmerada diligencia que un hombre juicioso emplea en la administración de sus negocios importantes. Esta especie de culpa se opone a la suma diligencia o cuidado. El dolo consiste en la intención positiva de irrogar injuria a la persona o propiedad de otro.”

En orden a la prueba sabido es que con un mismo flexómetro valorativo muchas veces se absuelve en este fuero y se condena en el civil en virtud de la afinación del concepto de culpa, lo cual pone de manifiesto que las exigencias en lo penal son de mayor jerarquía que en otros fueros para determinar la culpa.

Comparado las soluciones opuestas que recibe un mismo hecho según sea el fuero que lo juzgue, no es desatinado pensar que se está formando jurisprudencialmente un concepto de culpa específica según sea la materia a la cual se aplica, articulado en virtud de los principios generales y especiales de cada rama del Derecho. Por ello en la culpa penal de tránsito se destaca la

imprudencia asociada generalmente al exceso de velocidad o a determinadas maniobras riesgosas, en tanto que la negligencia se nutre en general de los descuidos y en la falta de previsión por ejemplo no revisar el posible desgaste normal de un neumático.

El Art. 1572 del Código Civil señala “³⁵*La indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y el lucro cesante, ya provengan de no haberse cumplido la obligación, o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado el cumplimiento.*

Exceptúense los casos en que la Ley la limita al daño emergente.

Exceptúense también las indemnizaciones por daño moral determinadas en el Título XXXIII del Libro IV de este Código.”³⁶

La disposición antes transcrita habla del lucro cesante y daño emergente, en ninguna parte de este cuerpo legal, se trata de daños y perjuicios como título a este trabajo; y esto se ha tomado del Código de Procedimiento Civil en su Art. 162, que señala “*Si constando de los autos probada la obligación, no hubiere medio de acreditar la estimación o importe de ella, o el valor de los daños y perjuicios, el Juez podrá deferir al juramento del acreedor o*

³⁵ CÓDIGO CIVIL- Corporación de Estudios y Publicaciones- 2010

³⁶ CÓDIGO CIVIL, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 1572

perjudicado; pero tendrá en todo caso, la facultad de moderar la suma si le pareciere excesiva.”³⁷

Esta conjunción de los daños y perjuicios, es muy posterior a la vigencia del Código Civil, de allí la incongruencia de los vocablos empleados en los dos Códigos. Para determinar cómo debe considerarse el pago del daño emergente y del lucro cesante, deben tomarse en cuenta la infracción, para establecer cuál es la responsabilidad u obligación de hacer o no hacer, pues cada una de estas obligaciones tiene su modo típico de reclamar su cumplimiento.

Por esto, es que las indemnizaciones de perjuicios según el Código Civil y la doctrina, consideran que la indemnización de perjuicios es un derecho secundario, que nace si el acreedor no cumple oportuno y totalmente en forma que la obligación fue considerada, lo que será equivalente a la ventaja que le habría procurado el cumplimiento efectivo de la obligación al contratante que cumplió con lo convenido.

³⁷ CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Legislación Codificada, 2013, Art. 162

Por esto, es una consecuencia de la responsabilidad contractual que es carga del deudor, por haber violado el pacto que le liga a su acreedor.

Aquí, hay que distinguir con la responsabilidad penal o cuasidelictual, la aplicación de los daños y perjuicios, causados a un particular, cuyos intereses personales y patrimoniales han sido lesionados porque esta responsabilidad, está constituida por la injuria, es decir, el respeto que debe tener una persona para la vida y patrimonio de otra, lo que es referente al derecho individual; por esta razón es que la responsabilidad civil no sólo se busca en el ámbito contractual, sino también en la vida de las personas.

El monto de reparación monetaria, sólo puede procurar en lo posible que el perjudicado obtenga satisfacciones racionalmente equivalentes, así el Juez debe basarse para su fijación, en la prudencia y equidad, apreciando todos los datos legalmente concurrentes acerca del carácter y extensión del perjuicio con arreglo al mérito probatorio.

Esta clase de juicios, no se trata de calcular la suma necesaria para borrar lo imborrable; sino que debe procurarse que el afectado obtenga algunas satisfacciones equivalentes al valor moral

destituido, así el criterio que el Juez debe tener en cuenta para fijar el monto de la indemnización, es la extensión del mal sufrido, mas no lo es las facultades económicas del obligado a indemnizar; en doctrina se dice que es contrario a la Ley estimar la fortuna del autor del daño, para aumentar o reducir la indemnización, como única condición en su determinación; de tal modo que para fijar el monto, hay que tener en cuenta la comisión de un acto o hecho ilícito que causa daño y que obliga a su reparación; la medida es la intensidad del daño y no la mayor o menor fortuna o culpabilidad del autor del mismo.

El daño moral por su naturaleza subjetiva, queda integrado a la estimación discrecional de los jueces de lo civil, conforme al mérito del proceso y a los principios de equidad, pues la valoración exacta del daño moral no existe, puesto que su medición material es francamente imposible y esto porque lo bienes personales afectado no admiten una valoración propiamente tal o estricta, por eso se dice que la reparación es satisfice, pero no compensativa. En clases hemos analizado como se puede probar el sufrimiento psíquico, la angustia, la ansiedad, la humillación y las ofensas.

No olvidemos que el daño moral consiste en una molestia o dolor no patrimonial, en el sufrimiento moral o psíquico; no lesiona el

patrimonio, no se traduce en ninguna pérdida pecuniaria en el patrimonio de la víctima que está intacto, pues consiste exclusivamente en el dolor, pesar o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física o en sus sentimientos, creencias o afectos, de ahí que la indemnización que lo repara se denomina en doctrina Pretium Doloris, ya que el daño moral es aquel que proviene de toda acción u omisión que pueda estimarse lesiva a las facultades espirituales, a los efectos o a las condiciones sociales o morales inherentes a la personalidad, en último término todo aquello que signifique un menoscabo en los atributos o facultades morales del que sufre el daño.

4.3.5. Código Penal

El Art. 14 del Código Penal expresa: “*La infracción es dolosa o culposa.*”

La infracción dolosa, que es aquella en que hay el designio de causar daño, es: Intencional, cuando el acontecimiento dañoso o peligroso, que es el resultado de la acción o de la omisión de que la ley hace depender la existencia de la infracción, fue previsto y querido por el agente como consecuencia de su propia acción u omisión; y,

Preterintencional, cuando de la acción u omisión se deriva un

acontecimiento dañoso o peligroso más grave que aquél que quiso el agente. La infracción es culposa cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de ley, reglamentos u órdenes.”³⁸

En el caso de las infracciones de tránsito, sean delitos o contravenciones tienen el carácter de culposos por que no tuvo la intención de causar daño.

El Art. 51 del Código Penal manifiesta: “*Las penas aplicables a las infracciones son las siguientes:*

Penas peculiares del delito:

- 1.- Reclusión mayor;*
- 2.- Reclusión menor;*
- 3.- Prisión de ocho días a cinco años;*
- 4.- Interdicción de ciertos derechos políticos y civiles;*
- 5.- Sujeción a la vigilancia de la autoridad;*
- 6.- Privación del ejercicio de profesiones, artes u oficios; y,*
- 7.- Incapacidad perpetua para el desempeño de todo empleo o cargo público.*

Penas peculiares de la contravención:

- 1.- Prisión de uno a treinta días.*
- 2.- Multa.*

38 CÓDIGO PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 14

Penas comunes a todas las infracciones:

1.- *Multa.*

2.- *Comiso Especial.*³⁹

Esta disposición establece que la comisión de delitos debe existir el dolo y la culpa, cuestión muy diferente en la legislación de tránsito, donde las infracciones se cometen por la impericia, imprudencia o negligencia. En el caso del dolo esta consiste en causar daño a la otra persona.

En el caso de las infracciones de tránsito estas tienen el carácter de culposas, porque son acontecimientos que pueden ser previstos pero no requeridos pero que se producen por impericia imprudencia o negligencia, son actos de la incapacidad, ineptitud, imprevisión o descuido que dan como resultado una infracción de tránsito.

4.3.6 Código Orgánica Integral Penal.

En nuevo Código Integral Penal que está próximo a entrar en vigencia no da una definición de contravención de tránsito pero si determina en el Art. 383 Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- *“La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena*

39 CÓDIGO PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 51

*privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir*⁴⁰. Y que en la LOTTTSV encontramos como una contravención grave de primera clase y con una sanción de multa equivalente al 30% RBUTG y reducción de 6 puntos.

Aquí se elimina la multa, y se establece una pena privativa de libertad y la reducción de 6 puntos que contempla la LOTTTSV por 5 puntos en el nuevo COIP.

Pues se trata de una infracción que traería graves consecuencias en caso de producirse, pues con este descuido o falta de responsabilidad está poniendo en peligro la seguridad de usuarios de las vías públicas.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA

4.4.1. Costa Rica

En cuanto al registro de los vehículos el Art. 9 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial de Costa Rica establece las formalidades de la escritura de traspaso señalando:

“Los traspasos de los vehículos automotores, remolques y semirremolques deben otorgarse en escritura pública, indicando los requisitos formales establecidos en el artículo 10 de esta ley y el

40 Suplemento -- Registro Oficial Nº 180 -- Lunes 10 de febrero de 2014- Oficio No. SAN-2014-0138

monto de la transacción. Este documento debe presentarse para su inscripción al Registro Nacional, dentro de los treinta días hábiles siguientes a su otorgamiento, previo pago de los impuestos y derechos correspondientes; de lo contrario, se aplicará lo estipulado en el artículo 15 de esta ley.”⁴¹

En esta legislación el traspaso de los vehículos a otra persona se realiza por escritura pública, para lo cual deberá estar debidamente inscrita en el Registro Nacional, para lo cual debe indicarse lo señalado en el Art. 10, esto es nombre y número de identificación del propietario y la marca, el año modelo, la carrocería, el número de motor, el número de matrícula, la capacidad, el número de serie, el número de VIN, el chasis o la serie del vehículo.

Si el vehículo no se inscribe en el Registro Nacional se sujeta a las sanciones señaladas en el Art. 15, y ésta indica: *“El Registro Nacional, a instancia de parte interesada y mediante resolución administrativa, ordenará la anotación respectiva, cuando el comprador no haya presentado, para su inscripción, la escritura pública de traspaso dentro del plazo establecido en el artículo 9 de esta ley. La solicitud de la parte interesada deberá ir acompañada de una copia certificada de la escritura de traspaso.*

⁴¹ LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, puede consultarse en: <http://www.tse.go.cr/pdf/normativa/leydetransito.pdf>

No se inscribirá ningún traspaso ni los documentos podrán ser retirados sin inscribir, hasta tanto no sea cancelado el gravamen.”⁴²

El comprador tiene treinta días hábiles siguientes a su otorgamiento, previo pago de los impuestos y derechos correspondientes, para traspasar un bien, caso contrario no se inscribirá el traspaso del bien, pero en ningún caso se indica la rebaja de puntos a la licencia de conducir por el traspaso de un bien, como si lo contempla en el Ecuador.

Sistema de puntaje.- La Ley actual que rige en Costa Rica en el que se perdían puntos por infracciones a la Ley de Tránsito, el nuevo sistema hace que todos los conductores partan de cero puntos y los sumen por faltas cometidas. Quienes alcancen doce puntos, algo factible con tres faltas que ponen en riesgo la vida de las personas, perderán su derecho a conducir por un año.

La cantidad de puntos dependerá del tiempo de vigencia que tenga la licencia de conducir.

⁴² LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, puede consultarse en: <http://www.tse.go.cr/pdf/normativa/leydetransito.pdf>

Tiempo de vigencia	Puntos
6 años	12
4 años	8
3 años	6

Únicamente las multas catalogadas como tipos A y B implican descuento de puntos. Así, quienes sean multados por conducir con niveles no permitidos de alcohol, que viajen a más de 120 km/h o adelanten en curva, por dar algunos ejemplos, sumarán 6 puntos en su licencia, además de una sanción monetaria por ¢280.000.

Como faltas tipo B se encuentran llevar menores de 5 años en motocicletas, no respetar la señal de alto o la luz roja del semáforo. Estas infracciones implican una multa de ¢189.000 y 4 puntos menos en la licencia.

Con tres faltas tipo A o B una persona perderá su privilegio de conducir, las faltas tipo C, D o E solo implicarán una sanción monetaria, pero no con puntos. Algunos ejemplos son conducir con sobrecarga, tener vehículos modificados o a quienes conduzcan sin ropa retroreflectiva en motocicletas o a quien no ceda el paso a los peatones en las zonas que lo indican. Las multas en estas tres categorías van desde los ¢20.000 hasta los ¢94.000.

Como se puede entender la clasificación de las infracciones se hace por categorías, empezando por las más graves como categoría A y B y que ponen en riesgo la vida de la personas y las categorías C y D que asemejaran a las contravenciones serán sancionadas con multa.

4.4.2. Perú

Infracciones y sanciones

⁴³Art. 26 De las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre:

26.1 Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre son:

- a) Amonestación;
- b) Multa;
- c) Internamiento del vehículo;
- d) Suspensión de la licencia de conducir;
- e) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor;
- f) Suspensión de la concesión, autorización o permiso, según corresponda;

⁴³ LEY DE MODIFICA LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE:
[http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/0/f227510a94be2935052579ad007daa98/\\$FILE/PL00840230212.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/0/f227510a94be2935052579ad007daa98/$FILE/PL00840230212.pdf)

g) Inhabilitación para brindar el servicio de transporte, de ser el caso.

26.2 El reglamento nacional correspondiente establece las consecuencias en caso de reiteración o acumulación de infracciones.

El Art. 25 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre indica que *“Las infracciones de transporte y tránsito terrestre se clasifican en leves, graves y muy graves. Su tipificación, puntaje, según corresponde y sanción, se establecen en los reglamentos nacionales respectivos”*⁴⁴

Según el Reglamento de tránsito del Perú las infracciones de califican y tipifican en leves, graves y muy graves que se toman en cuenta para efectos de sanción y se clasifican en:

Artículo 290º.- Las infracciones de tránsito se clasifican de la siguiente forma:

- 1) Del conductor
- 2) Del peatón.

Las infracciones del conductor pueden ser:

- A. Infracciones a la Conducción,
- B. Infracciones a los Dispositivos de Control,
- C. Infracciones a la Seguridad,

⁴⁴ LEY DE MODIFICA LA LEY GENERAL DE TRASNPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE:
[http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/0/f227510a94be2935052579ad007daa98/\\$FILE/PL00840230212.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/0/f227510a94be2935052579ad007daa98/$FILE/PL00840230212.pdf)

D. Infracciones a la Velocidad,

E. Infracciones al Estacionamiento y Detención

F. Infracciones a la Documentación.

G. Infracciones al Medio Ambiente.

"Artículo 311.- La aplicación de sanciones se debe hacer de la siguiente manera:

1) Infracciones Muy Graves (MG) 10% de la Unidad Impositiva Tributaria.

2) Infracciones Graves (G) 5% de la Unidad Impositiva Tributaria.

3) Infracciones Leves (L) 2% de la Unidad Impositiva Tributaria.

Art. 33 Del Registro de Propiedad y tarjeta de identificación vehicular

33.1 Todo vehículo que para circular requiera un conductor con licencia de conducir debe inscribirse en el Registro de Propiedad Vehicular, salvo disposición contraria prevista en la ley. Dicho registro expide una tarjeta de identificación vehicular que consigna las características y especificaciones técnicas del vehículo.

33.2 La Superintendencia Nacional de Registros Públicos, SUNARP, pone a disposición del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción la información que se consigne en el Registro de Propiedad Vehicular.

33.3 El reglamento nacional correspondiente determina lo relativo a los vehículos especiales.

Art. 34 De la transferencia de propiedad, constitución de garantías y actos modificatorios

34.1 La transferencia de propiedad y otros actos modificatorios referidos a vehículos automotores se formaliza mediante su inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.

34.2 La constitución de garantías y sus modificatorias se rige por lo dispuesto en el Código Civil.

A LOS CONDUCTORES

⁴⁵Artículo 309º.- Las sanciones administrativas aplicables a los conductores por las infracciones previstas en el presente Reglamento son:

- 1) Amonestación,*
- 2) Multa,*
- 3) Suspensión de la Licencia de Conducir,*
- 4) Cancelación de la Licencia de Conducir e Inhabilitación del conductor, e*
- 5) Inhabilitación temporal o definitiva para obtener Licencia de Conducir.*

45 REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO- <http://www2.congreso.gob.pe/Sic>

Se ley especifica en infracciones las cuales pueden ser cometidas por conductores y peatones y clasifica las infracciones en leves, graves y muy graves y de acuerdo a su calificación y tipificación se sancionan.

El Perú con una ley de licencia específica para conductores, en donde se determinan las sanciones de acuerdo a la gravedad de las mismas que se encuentran establecidas en el Reglamento a la Ley De tránsito.

4.4.3. Colombia

Título IV- sanciones y Procedimiento

Artículo 122°. Tipos de sanciones. Las sanciones por infracciones del presente Código son:

Amonestación, Multa, Suspensión de la licencia de conducción, Suspensión o cancelación del permiso o registro, Inmovilización del vehículo, Retención preventiva del vehículo, Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción, independientemente de las sanciones ambientales a que haya lugar por violación de cualquiera de las regulaciones, prohibiciones

y restricciones sobre emisiones contaminantes y generación de ruido por fuentes móviles.

Capítulo II - Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito

⁴⁶Artículo 130°. Gradualidad. Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas. En caso de fuga se duplicará la multa.

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

1. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

- ✓ No transitar por la derecha de la vía.*
- ✓ Agarrarse de otro vehículo en circulación*
- ✓ Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.*

⁴⁶ La Ley 769 del 6 de agosto de 2002, aparecida en el Diario Oficial número 44.893 del 7 de agosto de 2002 de Colombia.

- ✓ *Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.*
- ✓ *No respetar las señales de tránsito.*
- ✓ *Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos*
- ✓ *Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.*
- ✓ *Transitar por zonas prohibidas.*
- ✓ *Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.*
- ✓ *Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo automotor será inmovilizado*

4.4.4. Legislación de España

Desde hace unos años, en España se ha implantado el sistema del permiso por puntos en cuanto a las licencias para conducir vehículos. De esta forma, se otorga un saldo inicial a cada conductor y aquellos que cometan infracciones verán disminuido su número de puntos, hasta llegar a perder el carnet de conducir si los agotan.

⁴⁷Asimismo, la Dirección General de Tráfico (DGT) premia las buenas conductas añadiendo puntos a aquellos que no han sido infractores.

Desde la implantación del saldo por puntos en el permiso de conducir, el saldo inicial de puntos es:

- *Los conductores con más de 3 años de experiencia disponen de 12 puntos en su carnet.*
- *Los conductores noveles cuentan inicialmente con 8 puntos, así como aquellas personas a quienes se les haya retirado la licencia de conducción y hayan tenido que renovarla.*

Estímulos

Todos aquellos conductores que no cometan ninguna infracción durante un periodo de 3 años, recibirán automáticamente 2 puntos más. Si durante los tres años siguientes continúan las buenas prácticas, recibirán 1 punto adicional.

De esta forma, un conductor con más de 3 años de experiencia que no haya cometido infracciones puede llegar a un saldo máximo de 15 puntos en su permiso de conducir.

⁴⁷ <http://motor.uncomo.com/articulo/cual-es-el-maximo-de-puntos-en-el-carnet-de-conducir-20031.html#ixzz37ZNqLXP9>

Cuadro general de infracciones

Artículo 65.

*1. Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley, desarrolladas reglamentariamente en su caso, tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida que en ella se determinen. Cuando las acciones u omisiones puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 72. 2. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.*⁴⁸

1. Cuando en un procedimiento administrativo de carácter sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca apariencia de delito o falta perseguible de oficio, la Autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si hubiere lugar al ejercicio de la acción penal y acordará la suspensión de las actuaciones. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria de los inculcados se archivará el procedimiento administrativo sin declaración de responsabilidad.

2. Las infracciones a que hace referencia el apartado anterior se clasifican en leves, graves y muy graves.

⁴⁸ See more at: <http://www.quieroabogado.es/textos-legales/administrativos/item/10611-ley-traffic-circulacion-vehiculos-motor-seguridad-vial-2012#LEY-TRAFICO-CIRCULACION-VEHICULOS-MOTOR-SEGURIDAD-VIAL>

3. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ley y en los Reglamentos que la desarrollen que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en los apartados siguientes.

En particular es falta leve no hacer uso por parte de los usuarios de bicicletas de los elementos y prendas reflectantes, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.

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

a) *No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos, de acuerdo con lo recogido en el Anexo IV.*

b) *Circular en un tramo a una velocidad media superior a los límites establecidos reglamentariamente, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.*

c) *Incumplir las disposiciones de esta Ley en materia de prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcenes y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.* d) *Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o*

en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones. e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario, salvo que el vehículo sea una bicicleta en cuyo caso la infracción tendrá el carácter de leve. f) Conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la obligatoria atención permanente a la conducción. g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación. h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección. i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas. j) No respetar las señales de los Agentes que regulan la circulación.

Sanciones.

Artículo 67

- 1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves con multa de 200 euros; y las muy graves con multa de 500 euros. No obstante, las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán en la cuantía prevista en el Anexo IV de esta Ley.*

2. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, en la imposición de sanciones deberá tenerse en cuenta que: a) La multa por la infracción prevista en el artículo 65.5.j) será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave.

b) La infracción recogida en el artículo 65.5.h) se sancionará con multa de 6.000 euros.

c) Las infracciones recogidas en el artículo 65.6 se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros. Asimismo, en el supuesto de la infracción recogida en el artículo 65.6.e) se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades. La realización de actividades durante el tiempo de suspensión de la autorización llevará aparejada una nueva suspensión por un período de seis meses al cometerse el primer quebrantamiento, y de un año si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos.

En el supuesto de infracciones que impliquen detracción de puntos, el Agente denunciante tomará nota de los datos del permiso de conducción y los remitirá al órgano sancionador competente que, cuando la sanción sea firme, los comunicará

juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente al Registro de Conductores e Infractores.

Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el Agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el Agente denunciante. El depósito podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico en euros y, en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 80 respecto a la posibilidad de reducción del 50 por ciento de la multa inicialmente fijada.

Graduación de las sanciones

Artículo 68.- *La cuantía económica de las multas establecidas en el artículo 67.1 y en el Anexo IV podrá incrementarse en un 30 por ciento, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad. Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 65.6.*

Competencias.

Artículo 71.- *La competencia para sancionar las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho. Si se trata de infracciones cometidas en el territorio de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponderá, en su caso, al Jefe de Tráfico de la provincia en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada. 2. Los Jefes Provinciales podrán delegar esta competencia en la medida y extensión que estimen conveniente. En particular podrán delegar en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas la de las infracciones que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo. Asimismo los órganos de las diferentes Administraciones Públicas podrán delegar el ejercicio de sus competencias sancionadoras mediante convenios o encomiendas de gestión o a través de cualesquiera otros instrumentos de colaboración previstos en la legislación de procedimiento administrativo común. 3. En las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán competentes para sancionar los órganos previstos en la normativa autonómica. 4. La sanción*

por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta facultad de acuerdo con la legislación aplicable. 5. Los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos. 6. Las competencias municipales no comprenden las infracciones a los preceptos del Título IV de esta Ley ni las cometidas en travesías en tanto no tengan el carácter de vías urbanas.

7. La competencia para imponer la suspensión del permiso o licencia de conducción o de circulación corresponde, en todo caso, al Jefe Provincial de Tráfico.

8. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52 de esta Ley corresponderá, en todo caso, al Director General de Tráfico o al órgano que tenga atribuida la competencia en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, limitada al ámbito geográfico de la Comunidad Autónoma.

9. En las Ciudades de Ceuta y Melilla, las competencias que en los apartados anteriores se atribuyen a los Jefes Provinciales de Tráfico, corresponderán a los Jefes Locales de Tráfico.

Reducción de puntos

El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos, de acuerdo con el baremo establecido en anexo II de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en el Anexo II de la Ley, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso o licencia de conducción quedarán descontados de forma automática y simultánea en el momento en que se proceda a la anotación de la citada sanción en el Registro de Conductores e Infractores.

Puede recuperar hasta 6 puntos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial que tendrá doce

horas de duración y que podrá realizar una vez cada dos años o cada año en el caso de los conductores profesionales.

Transcurridos dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de permisos afectados por una pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de puntos. No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.

Comparando las legislaciones de los tres países en materia de tránsito con Ecuador, se puede ver una semejanza en cuanto a la reducción de puntos por infracciones cometidas.

En cuanto a la división de infracciones, podemos ver que el Ecuador clasifica a las infracciones en Delitos y contravenciones, mientras que España únicamente hace constar como infracciones, y estas en faltas leves, graves y muy graves. Y podemos comparar que sanciona únicamente con multa a las faltas leves. Además la legislación crea mecanismos para estimular las buenas conductas o comportamiento, como es el recompensar aumentando puntos

de aquellos que no han cometido infracciones por el lapso de tiempo establecido en la ley.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

La metodología o simplemente método, es el medio o camino por el cual se llega a establecer la relación entre el investigador y lo investigado, para el acopio y estudio de la información que se relaciona con el problema planteado y la consecución de los objetivos propuestos. Además es un procedimiento racional y práctico que a más de permitirnos lograr nuestros objetivos, nos permite ir obteniendo otros nuevos conocimientos que al final llegan a correlacionarse entre sí.

Por consiguiente, al tratarse el presente trabajo de una investigación netamente jurídica – documental, en donde he de analizar las consecuencias negativas que puede generar el permitir la rebaja de puntos cuando no se ha registrado un vehículo ante los organismos de tránsito.

Método científico.- Me permitió ir construyendo etapas que hay que recorrer para obtener un conocimiento válido, es un proceso destinado a explicar fenómenos, establecer relaciones entre los hechos y enunciar leyes que expliquen los fenómenos físicos del mundo y permiten obtener, con estos conocimientos, aplicaciones útiles al hombre. Se lo utilizó a lo largo del desarrollo de la investigación, en cuanto a la obtención de información.

Método Comparativo: Es el procedimiento mediante el cual se realiza una comparación sistemática en casos de análisis, dicha comparación sistemática en su mayoría se aplica con fines de generalización empírica.

El método deductivo: dada la naturaleza del presente trabajo investigativo, considero que este método me ofrece la posibilidad de abordar el tema relacionado con el problema legal de que adolece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el tema que nos ocupa, partiendo del conocimiento de verdades previas y de un marco referencial debidamente estructurado, el mismo que se encuentra estrechamente relacionado con la realidad de los hechos.

El método inductivo: me brindará la posibilidad de conocer casos o hechos particulares que se suman para luego, mediante la generalización formular la ley o conclusión final a la cual pretendo llegar.

Método Analítico: Consiste en el estudio detallado y minucioso de todos los datos recopilados en la observación, lo que me permitió desarrollar los contenidos principales del sumario, dando un estudio pormenorizado del presente tema de investigación.

Método Sintético: Consiste en la condensación de los principales conocimientos aprendidos durante el proceso. Lo cual nos permitió realizar las conclusiones, recomendaciones y Propuesta de Reforma.

5.1. Procedimientos y Técnicas

- **Observación.-** Se utilizó a lo largo del desarrollo del trabajo investigativo en el acercamiento y observación directa a la problemática. Esta técnica permitió constatar y verificar los servicios y procesos que ofrece esta entidad, así como también conocer la estructura orgánica funcional y el tipo de operaciones y registros que mantiene actualmente.

Encuesta.- Es una técnica de adquisición de información de interés jurídico-legal, mediante un cuestionario previamente elaborado, a través del cual se puede conocer la opinión o valoración del sujeto seleccionado en una muestra sobre un asunto dado. Esta técnica se aplicó en forma de preguntas escritas, fue utilizada con la finalidad de obtener datos empíricos, de la población estudiada o investigada. La población investigada fue de 30 profesionales de Derecho.

6. RESULTADOS

6.1. Análisis e interpretación de la encuesta

PRIMERA PREGUNTA

1.- ¿Está de acuerdo que en la ley de tránsito se impongan sanciones de reducción de puntos y multa por una misma contravención leve?

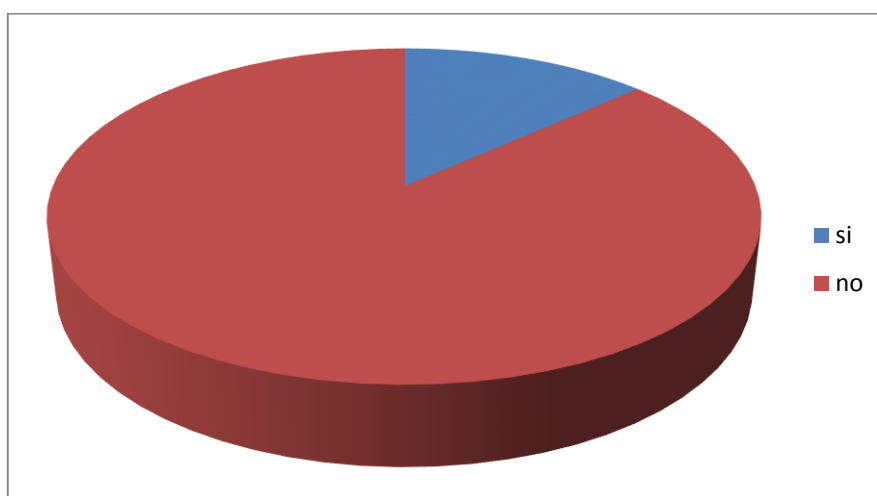
CUADRO 1.

VARIABLES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	4	13%
NO	26	87%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta a Profesionales del Derecho de Loja

Elaboración: Verenice Cacay

GRÁFICO Nro. 1



INTERPRETACIÓN

De 30 profesionales que da un personaje del 100% de los encuestados los 4 profesionales que equivale el 13% manifiestan que sí, y 26 personas que equivale al 87% me manifestaron no es conveniente.

ANÁLISIS.

El nuevo sistema para sancionar las infracciones que impone rebaja de puntos y multa, el mayor porcentaje que responde que no, dice que se debería imponer una sola ya, que se está contraviniendo el principio de la prohibición que tiene el estado de imponer su poder de sanción a los ciudadanos que contravienen la ley, que la contravención es intrascendente y no amerita doble sanción, mientras que un menor número dice estar de acuerdo, para que exista temor al incumplimiento de las normas.

SEGUNDA PREGUNTA

1.- ¿Esta Ud., de acuerdo que las contravenciones leves de primera clase sean sancionadas con multa?

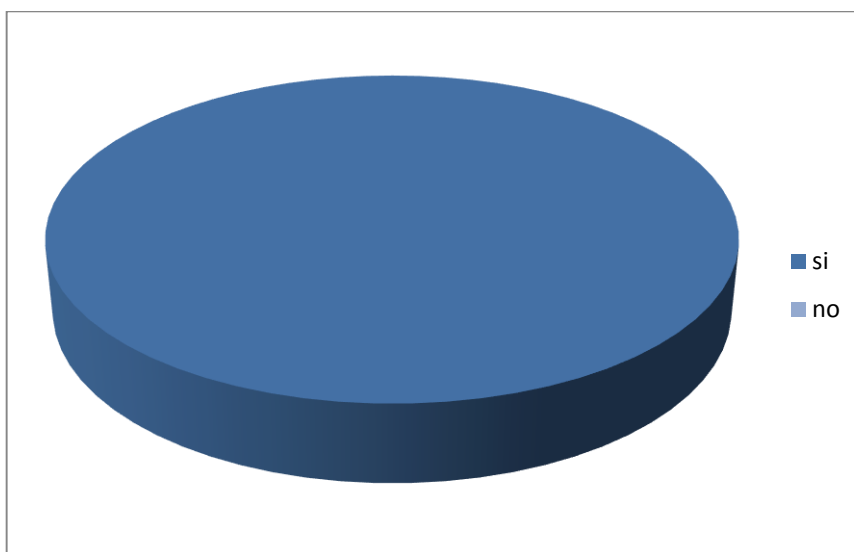
CUADRO 2.

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

Fuente: Encuesta a Profesionales de Derecho de Loja

Elaboración: Verenice Cacay.

GRÁFICO Nro. 2



INTERPRETACIÓN

De los 30 profesionales encuestados los 30 responden que sí, que corresponde al 100%. Porque creen que con la multa estarían cumpliendo una obligación por incumplir la ley.

ANALISIS.

Las contravenciones leves como su nombre lo indica son leves, tienen el más bajo nivel de gravedad y que por lo general merecen sanciones de carácter pecuniario para controlar pequeñas irregularidades de la conducta del individuo.

TERCERA PREGUNTA

3.- ¿Esta Ud., de acuerdo que las contravenciones leves de primera clase sesancionen con reducción de 1.5 puntos en la licencia de conducir?

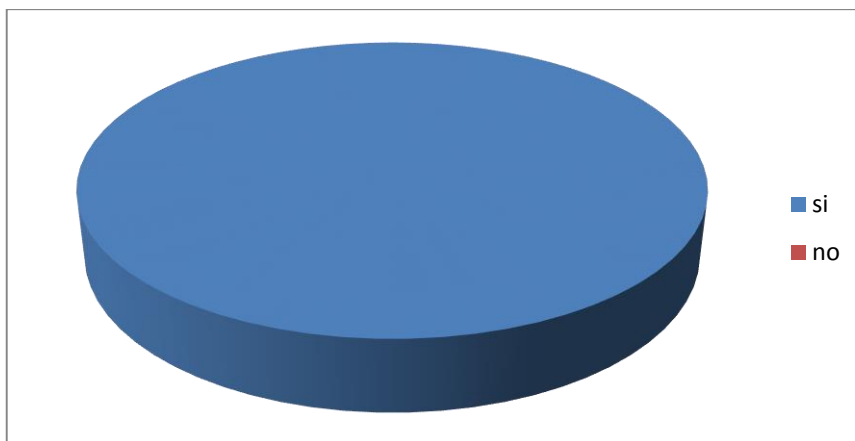
CUADRO 3.

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

Fuente: Encuesta a Profesionales de Derecho de Loja

Elaboración: Verenice Cacay

GRÁFICO Nro. 3



INTERPRETACIÓN

De un total de 30 encuestados, que equivale al 100% todos respondieron que no se debe sancionar con reducción de puntos, esto repercute en la disminución de puntos, que es difícil volverse a recuperar.

ANALISIS

Todos los encuestados coinciden en que no se debe sancionar con reducción de puntos, se debe aplicar el principio más favorable al contraventor, y en este caso sería sancionar con multa, la reducción de puntos equivale a un exceso de poder del estado en sancionar a los ciudadanos.

CUARTA PREGUNTA

¿Está de acuerdo en que se sancione únicamente con multa pecuniaria al comprador de un vehículo automotor que no ha registrado, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien?

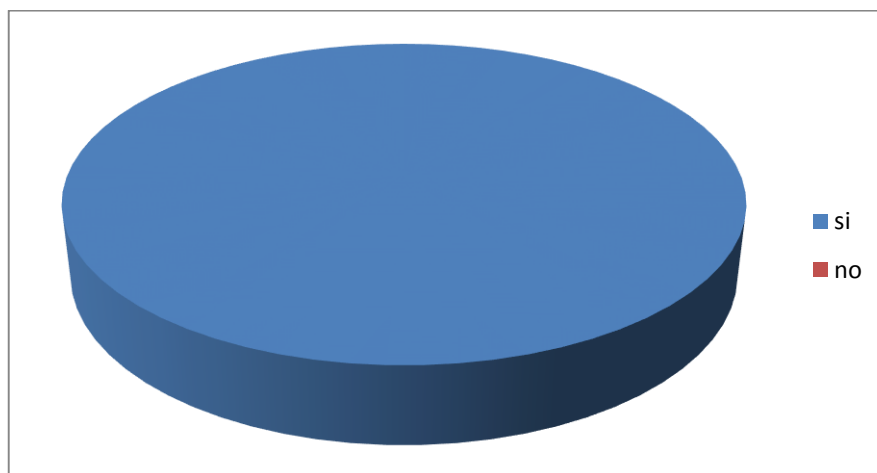
CUADRO 4.

VARIABLES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	30	100%
NO	0	0%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta a Profesionales de Derecho de Loja

Elaboración: Verenice Cacay

GRÁFICO Nro. 4



INTERPRETACIÓN.

De los 30 profesionales encuestados; 30 profesionales contestan que sí, que corresponde el 100% indicaron estar de acuerdo.

ANALISIS.

Todos los encuestados coinciden que debe sancionarse con multa, pues constituye una contravención leve, y por lo tanto cumpliría con la responsabilidad civil de pagar por el incumplimiento de la ley.

QUINTA PREGUNTA

5.- ¿Considera necesario reformar el Art. 139 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que se establezcan excepciones en cuanto a las sanciones?

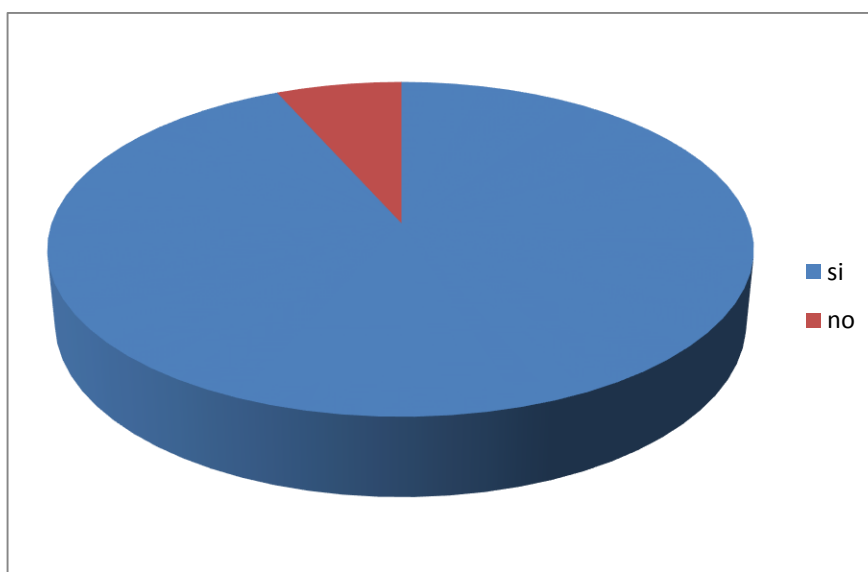
CUADRO 5.

VARIABLES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	28	93%
NO	2	7%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta a Profesionales de Derecho de Loja

Elaboración: Verenice Cacay.

GRÁFICO Nro. 5



INTERPRETACIÓN.

De los 30 profesionales encuestados; 28 profesionales contestan que sí, es necesario reformar el Art. 139 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en que se los sancione única y exclusivamente con la multa pecuniaria, y 2 últimos encuestados, que equivale el 7% consideran que no es necesario reformar el Art. 139 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en que se los sancione única y exclusivamente con la multa pecuniaria.

ANALISIS.

De los resultados obtenidos es necesario reformar el Art. 139 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en que se los sancione única y exclusivamente con la multa pecuniaria, al comprador que no registre, en el organismo correspondiente el traspaso del bien , dentro del plazo correspondiente.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de objetivos

OBJETIVO GENERAL.

Realizar un estudio jurídico y doctrinario a la Ley Orgánica de Transporte y Seguridad Vial del Ecuador y la rebaja de puntos en las contravenciones de tránsito señaladas en la Ley.

Este objetivo se verifica en su totalidad, por cuanto en la revisión de literatura se analiza que la reducción de puntos, no debe ser aplicada en las contravenciones, pues se tratan de quebrantamientos leves de la ley y no ameritan doble sanción.

El segundo objetivo que me planteé fue establecer por qué las contravenciones leves de tránsito no deben ser sancionadas doblemente.

Y este fue verificado según las respuestas de la primera pregunta, pues los encuestados coinciden en que no se debe sancionar dos veces por el mismo hecho o causa, porque se está quebrantando un principio como es el non bis in ídem, que significa según la doctrina,

“no dos veces por lo mismo” y que además está garantizada en la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 76, numeral 7 literal I) “Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa o materia.

La propuesta de reforma es corroborada con la quinta pregunta para que se establezca una excepción al literal O, del Art. 139, para que se multe únicamente con la multa.

7.2. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma.

La Constitución de la República del Ecuador en el Capítulo Octavo sobre los Derechos de Protección, Art. 76, numeral 7 literal i manifiesta “Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. Los casos resueltos por la jurisdicción indígena deberán ser considerados para este efecto.

La Constitución, además en el Art. 11 numeral 9 dice que es: “El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución. Esto significa que el Estado está sobre cualquier ley que violente los derechos garantizados en la

normativa de este cuerpo legal, realizando políticas o reformas a estas leyes.

Mi propuesta de reforma la fundamento en base a los principios de proporcionalidad y cosa juzgada que prohíbe la aplicación de dos o más sanciones, que tienen rango constitucional, en el Art. 76 del numeral 7 literal i, de tal modo que el principio ***non bis in ídem***, constituye una garantía, en cuanto se prescribe por mandato constitucional el juzgamiento y la imposición de más de una sanción por el mismo hecho.

8. CONCLUSIONES

PRIMERA.- El Ecuador con la Ley Orgánica de Tránsito de transporte terrestre y Seguridad Vial desde 7 de agosto del 2008, su espíritu centra su atención en la protección de la vida de las personas. Lo más destacado de esta nueva normativa es tal vez la licencia con puntos, que existe en otros países, y que solo busca reducir los índices de accidentes de tránsito que tantas muertes y desgracias han provocado en el país.

SEGUNDA.- Que las penas aplicables a las infracciones de tránsito son:

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

Estas son las sanciones aplicables según el resultado que llegaren a producir, la multa figura como una sanción individual, y la reducción de puntos de igual forma, por lo tanto no se puede asociarlas para aplicarlas como doble sanción a una misma infracción.

TERCERA.- Se instituye un sistema de puntaje que tendrán las licencias de conducir, al momento de su emisión tendrán una emisión de 30 puntos

y que se irán reduciendo según las infracciones de tránsito que cometa el conductor.

CUARTA.- Se aplica una reducción de puntos al comprador que no ha registrado el traspaso del bien, ante el organismo correspondiente dentro del plazo establecido, con 1.5 menos en su licencia y el 5% de una RBUTG.

QUINTA.- No debe ser aplicable la doble sanción al comprador que no ha registrado el traspaso del bien, ante el organismo correspondiente dentro del plazo establecido, debe considerársele únicamente la multa, pues con esta está cumpliendo con su obligación civil.

SEXTA.- Que revisadas las legislaciones de Costa Rica, Perú y España, y Colombia, y en ningún caso se indica la rebaja de puntos a la licencia de conducir al comprador que no ha registrado el por el traspaso del bien, como si lo contempla en el Ecuador.

SÉPTIMA.- Que legislaciones como la de Colombia, no hacen ninguna clasificación de las infracciones, únicamente se refieren a infracciones, y sancionan las mismas con multas de acuerdo a salarios mínimos legales diarios vigentes. En la Legislación de España, las infracciones de tránsito

las clasifican en leves, graves y muy graves a diferencia del Ecuador que hace una clasificación más detallada.

OCTAVA.- Es necesario reformar el Art. 139 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en que se los sancione única y exclusivamente con la multa económica al comprador que no ha registrado el traspaso del bien ante el organismo de tránsito correspondiente, dentro del plazo establecido.

9. RECOMENDACIONES

PRIMERA.- En las contravenciones leves no representan un atentado a la integridad de personas o bienes, por lo tanto debería aplicarse únicamente la multa y así el infractor estaría cumpliendo con una obligación.

SEGUNDA.- Se debería aplicar el principio non bis in ídem en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para que no se violente un principio constitucional que es garantizado en la Constitución.

TERCERO.- Que los legisladores al momento de crear leyes tomen en cuenta el principio constitucional que garantizan a los ciudadanos, y que deben ir en armonía con las demás leyes inferiores.

CUARTA.- Que no se debe únicamente sancionar a los contraventores, también se debe reconocer los buenos comportamientos de los conductores que no infringen la ley, estimulándoles con aumento de puntos, como en la Legislación española.

QUINTA.- Que se incremente las multas de acuerdo a salarios básicos y no de acuerdo a porcentajes de una RBUTG, como sucede en la legislación Colombiana.

SEXTA.-Que la Asamblea Nacional reforme el Art. 139 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en que se los sancione única y exclusivamente con la multa pecuniaria a quien no ha registrado el traspaso del bien ante el organismo de tránsito correspondiente.

9.1. Propuesta de reforma

ASAMBLEA NACIONAL

Considerando

Que El Art. 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas.

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

Que es el más alto deber del Estado en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución.

Que el estado en su afán de garantizar el derecho a proteger la vida de sus ciudadanos, impone sanciones muy severas e incluso llega a sancionar hasta tres veces las infracciones de tránsito, según la ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, atentando el derecho de prohibición de sancionar dos veces por lo mismo.

Que el literal o) del Art. 139 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece, que incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir: o) al comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato, se convierte en una doble sanción contra el contraventor, y

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

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

Art. 1. Refórmese el literal o) del Art. 139 la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por el siguiente:

Art. 2.- Refórmese el último inciso del Art. 139 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial por el siguiente:

En los casos señalados en las contravenciones del Art. 139 en los Literales a), d), i), j), k), l), o) p) y q) a los conductores de automóviles, compradores, motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Art. Final: La presente Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito en la Sala de sesiones de la Asamblea Nacional a los... del mes de... del años 2014

LA PRESIDENTA

EL SECRETARIO

F.....

F.....

10. BIBLIOGRAFÍA

BORJA CEVALLOS, Rodrigo: Enciclopedia de la Política, Fondo de Cultura Económica, Tercera Edición 2003, México, p. 1139

- CABANELLAS, Guillermo. "Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta, Buenos Aires- Argentina, 1998, p. 16, 207, 360, 518, 605,

Chávez Torres Efraín "Comentarios a la Ley de Tránsito.

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

Chávez Torres Efraín "Comentarios a la Ley de Tránsito"

CÓDIGO PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 51

- CÓDIGO CIVIL, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 29, 162, 1505, 1572.

CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Legislación Codificada, 2013, Art. 162

ESPINOSA MERINO, Galo: La más Práctica Enciclopedia Jurídica, Volumen II, Vocabulario Jurídico, Instituto de Informática Básica, Quito – Ecuador, 1987, p. 541.

Ley Orgánica Reformatoria a la Ley OG. De Transporte y Seguridad Vial.

Registro. Nro. 398 del 2008- Registro Oficial Nro. 415 del 29 de Marzo del 2011.

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

- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, legislación codificada, Quito – Ecuador, 2013, Art. 106, 129, 130, 139.

REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSIT. Decreto Supremo N° 033-2001-MTC del Perú.

Revista Judicial Derecho Ecuador. Última actualización: miércoles 17 de julio del 2013.

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

- PEÑARANDA, Víctor Manuel, La Posesión, Las acciones posesorias, Los juicios posesorios, Megaley, Guayaquil-Ecuador, 2005. Pág. 49.

SANTAMARÍA PASTOR, Juan Alfonso. Principios del Derecho Administrativo Sancionador. Centro de Estudio Ramón Areces. Colección Ceura. Madrid. 2000. p. 393

-SILVA, Walter, Estudio Jurídico de la Ley de Tránsito, Edit. Crissan Color, Quito- Ecuador, 1997, Pág. 42-43.

Pág.Web.

1 http://es.wikipedia.org/wiki/Pena_pecuniaria

1 <http://www.gerencie.com/que-se-entiende-por-sueldo-basico.html>

<http://definicion.de/licencia>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo> fecha de acceso abril 2014

<http://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo> fecha de acceso abril 2014

<http://www.tse.go.cr/pdf/normativa/leydetransito.pdf>

<http://www.tse.go.cr/pdf/normativa/leydetransito.pdf>

[http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/0/f227510a94be2935052579ad007daa98/\\$FILE/PL00840230212.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/0/f227510a94be2935052579ad007daa98/$FILE/PL00840230212.pdf)

<http://motor.uncomo.com/articulo/cual-es-el-maximo-de-puntos-en-el-carnet-de-conducir-20031.html#ixzz37ZNqLXP9>

See more at: <http://www.quieroabogado.es/textos-legales/administrativos/item/10611-ley-traffic-circulacion-vehiculos-motor-seguridad-vial-2012#LEY-TRAFICO-CIRCULACION-VEHICULOS-MOTOR-SEGURIDAD-VIAL>.

11. ANEXOS



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

PROYECTO DE TESIS

Tema:

“REFORMA DEL ART. 139 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A QUE SE SANCIONE ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE CON LA SANCIÓN PECUNIARIA, AL COMPRADOR DEL VEHÍCULO QUE NO REGISTRE EL TRASPASO DEL BIEN.”.

PROYECTO DE TESIS
PREVIO A LA OBTENCION
DEL TÍTULO DE ABOGADA

POSTULANTE:

Verenice Diocelina Cacay Cacay

LOJA- ECUADOR

2014

1. TEMA.

“REFORMA DEL ART. 139 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTES TERRESTRES, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A QUE SE SANCIONE ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE CON LA SANCIÓN PECUNIARIA, AL COMPRADOR DEL VEHÍCULO QUE NO REGISTRE EL TRASPASO DEL BIEN”.

2. PROBLEMÁTICA.

Las penas, en los delitos de tránsito; varían desde reclusión, a prisión, suspensión o revocatoria de la licencia de conducir; y una rebaja de puntos, según el nuevo sistema de puntos, de acuerdo a la gravedad de la infracción.

El literal o) del Art. 139 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece, que incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir: o) El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.

Creo que es muy justo que el infractor sea sancionado por incumplimiento de las normas establecidas, pero no debe ser sancionada doblemente por una misma infracción, pues en este caso se estaría violentado el principio NE BIS IN IDEM.

Este principio del Derecho Penal, por el cual nadie podrá ser juzgado ni sancionado más de una vez por la misma causa. Y que constituye un aspecto fundamental de la seguridad jurídica, que debe garantizar un estado de derechos y de justicia.

3. JUSTIFICACIÓN

La presente investigación jurídica que propongo desarrollar no es otra cosa que la consecuencia lógica del proceso enseñanza aprendizaje que imparte la Universidad Nacional de Loja, en su objetivo de formar profesionales del derecho íntegros, con una conciencia social nueva y con una mentalidad abierta a los cambios y retos que nos trae el nuevo milenio.

La presente investigación intitulada “**REFORMA DEL ART. 139 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A QUE SE SANCIONE ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE CON LA SANCIÓN PECUNIARIA, AL COMPRADOR DEL VEHÍCULO QUE NO REGISTRE EL TRASPASO DEL BIEN**” es un tema que estoy seguro va a despertar el interés de todos quienes estamos de alguna u otra manera vinculados al ámbito jurídico y social, por las consecuencias que se desprenden de las contravenciones de tránsito y por la regularidad con que se suceden.

En virtud de la problemática que existe, el presente trabajo, está dirigido principalmente, a introducir una reforma al mencionado cuerpo legal, a fin de que se otorgue un verdadero valor de la rebaja de puntos, los cuales se adopten sin que exista doble sanción o ser sancionados dos veces por

la misma causa. Por todo lo expuesto considero factible realizar la presente investigación en aras de contribuir a normar el derecho de tránsito, en materia de sanciones por la rebaja de puntos, que estas sean proporcionales a la infracción cometida.

4. OBJETIVOS.

4.1. OBJETIVO GENERAL.

- Realizar un estudio jurídico y a la Ley Orgánica de Transporte y Seguridad Vial del Ecuador y de la rebaja de puntos en las contravenciones de tránsito señaladas en la Ley de Org. Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Establecer por que las contravenciones leves de primera clase no deben ser sancionadas doblemente.
- Proponer una reforma legal al Art. 139 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, al literal O) PARA que se los sancione única y exclusivamente con la multa pecuniaria al comprador que no ha registrado el traspaso del bien ante el organismo de tránsito correspondiente dentro del plazo establecido.

5. MARCO TEORICO

En materia de tránsito, todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones.

La mayoría de las disposiciones de tránsito datan del decenio de 1990 (Argentina, Brasil, El Salvador, Guatemala, México, Panamá y Venezuela). Ecuador ha promulgado una nueva ley recientemente en el año 2009, ley que se ha caracterizado por ser catalogada como una de las más duras de la región y de la normativa vigente en el país.

Sin embargo pese a la dureza de las disposiciones legales adoptadas, la realidad es que los accidentes de tránsito se presentan cada día con mayor frecuencia, lo cual nos lleva a deducir que las acciones impuestas no han surtido el efecto que se esperaba; y que, la cuestión va más allá de la tipificación de un acto y la penalización de un tipo o acción; y que, pasando por la educación se deben además encaminar los esfuerzos a la

aplicación real de la normativa prevista por parte de los encargados de administrar justicia.

En la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 107 clasifica las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones, esto en atención a la gravedad de la acción tipificada.

Encontramos aquí el primer problema jurídico al que me veré avocado en abordar en la presente investigación, pues en realidad la clasificación de delitos y contravenciones no en todos los casos atiende a la gravedad de los hechos.

Ante la inhibición del fiscal, el asunto de tránsito pasa a constituirse en contravención, lo cual no respeta la gravedad inicial establecida en la comisión de la infracción y que en su momento fue prevista por el legislador.

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

En efecto las disposiciones legales previstas en la ley se remiten a definir el carácter de los delitos y las contravenciones que contempla y sanciona, dándoles el calificativo de culposos.

Entendemos como delitos culposos o infracciones culposas, cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia.

Se menciona a la acusación particular como única opción que tienen los agraviados para reclamar el resarcimiento de daños y perjuicios, caso contrario no tendrían derecho al mismo.

Las autoridades competentes para el juzgamiento de las contravenciones serán los jueces o "la autoridad que la norma reguladora de tránsito" determine, reformando lo establecido previamente en la norma, en que se otorgaba esta competencia específicamente al juez de contravenciones de tránsito.

La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial considera la situación jurídica que se presentaría en caso de que la boleta de citación no haya sido impugnada en el término de tres días, señalando que la misma se presumirá aceptada por el infractor y se procederá a su recaudación, por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de

los organismos de tránsito o demás instituciones autorizadas para el efecto, en el plazo de diez días posteriores a la emisión de la boleta. En el evento de que el infractor aceptare voluntariamente la infracción, la boleta de citación será el título de crédito suficiente, sin que sea necesario que se dicte sentencia, en este caso además se añade en la reforma, la referida aceptación no lo eximirá de perder los puntos que amerite en su licencia de conducir.

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

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

6. METODOLOGÍA

La metodología o simplemente método, es el medio o camino por el cual se llega a establecer la relación entre el investigador y lo investigado, para el acopio y estudio de la información que se relaciona con el problema planteado y la consecución de los objetivos propuestos. Además es un procedimiento racional y práctico que a más de permitirnos lograr nuestros objetivos, nos permite ir obteniendo otros nuevos conocimientos que al final llegan a correlacionarse entre sí.

Por consiguiente, al tratarse el presente trabajo de una investigación netamente jurídica – documental, en donde he de analizar las consecuencias negativas que puede generar el permitir la rebaja de puntos cuando no se ha registrado un vehículo ante los organismos de tránsito, cuando el comprador adquiere varios bienes, estimo conveniente recurrir a los métodos generalmente aceptados de la investigación científica como son:

El método descriptivo o explicativo: me permitirá llegar a determinar con claridad el comportamiento de las variables que pueden presentarse en el estudio de una determinada población o muestra, la presencia o ausencia de varios factores sean estos legales o sociales y la frecuencia con que ocurre el problema planteado, es decir lo que es mi objeto de estudio.

El método deductivo: dada la naturaleza del presente trabajo investigativo, considero que este método me ofrece la posibilidad de abordar el tema relacionado con los vacíos de que adolece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el tema que nos ocupa, partiendo del conocimiento de verdades previas y de un marco referencial debidamente estructurado, el mismo que se encuentra estrechamente relacionado con la realidad de los hechos.

El método inductivo: me brindará la posibilidad de conocer casos o hechos particulares que se suman para luego, mediante la generalización formular la ley o conclusión final a la cual pretendo llegar.

Además, para dar una mejor aplicabilidad a los métodos ya descritos, creo conveniente utilizar como técnicas de investigación el fichaje, la observación, la encuesta, y los estudios bibliográficos.

- Aplicación de encuestas, a 30 personas involucradas en el problema, Abogados en libre ejercicio profesional, jueces y magistrados, catedráticos universitarios, de la Ciudad de Loja.

- Estudios bibliográficos: como la doctrina y jurisprudencia, revistas estudios, tratados, artículos periodísticos, conferencias y demás cuerpos legales concordantes.

- Fichas nemotécnicas y bibliográficas
- Finalmente he de recurrir a la ayuda de procedimientos analítico y sintético.

7. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

TIEMPO ACTIVIDADES	AÑO 2014																								
	ABRIL			MAYO			JUNIO			JULIO			AGOS TO			SEPTIE MBRE									
Problematización	X																								
Elaboración del Proyecto	X	X	X																						
Presentación y aprobación del Proyecto				X	X																				
Recolección de la información bibliográfica				X	X	X	X																		
Investigación de campo.								X	X	X															
Análisis de la información											X	X	X												

Elaboración del informe final																	X	X	X	X	X						
Sesión Reservada																						X	X				
Defensa Pública y graduación																								X	X	X	

8. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

8.1. Recursos Humanos:

Investigador: Verenice Diocelina Cacay Cacay

8.2. Recursos Materiales:

- Adquisición de bibliografía \$ 150,00
- Materiales de escritorio \$ 80,00
- Levantamiento de texto \$ 150,00
- Publicación \$ 50,00
- Edición de tesis \$ 50,00
- Encuadernación \$ 50,00
- Imprevistos \$ 100,00

TOTAL: \$ 630,00

8.3. Financiamiento: Con recursos propios del postulante.

9. BIBLIOGRAFÍA

- CABANELLAS, Guillermo, (2004) "Diccionario Enciclopédico del Derecho Usual", Editorial Heliasta; Buenos Aires, Argentina
- COMANDO DE POLICIA LOJA NRO. 7: "Prevención de accidentes de tránsito.- Manual del Brigadista", Loja.
- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2010), "Constitución Política del Ecuador", Tungurahua - Ecuador
- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2010), "Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ", Tungurahua - Ecuador
- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2010), "Código de Procedimiento Civil", Tungurahua – Ecuador
- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES: (2010), "Código Civil", Tungurahua - Ecuador
- GARCÍA, Falconí José (1998) "Manual de Practica Procesal Penal", Editorial Nuevo Horizonte, Tungurahua - Ecuador

- MANUEL PEÑAHERRERA VÍCTOR (1968) "Lección y Derecho Práctico Civil y Penal" Tomo I, II y III. Editorial Universitaria; Tungurahua – Ecuador
- MERINO, Gonzalo, (1998); "Enciclopedia de Práctica Jurídica" Editorial "Magnus" Guayaquil - Ecuador
- REIG SATONES JOSÉ (2001) "Manual de Historia de Derecho en el Ecuador" Editorial Corporaciones de Estudios y Publicaciones Tungurahua – Ecuador
- TORRES CHAVEZ, Efraín: "Breves comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre", editorial UTPL, Loja.



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
MODALIDAD ESTUDIOS A DISTANCIA
CARRERA DE DERECHO

Señor Abogado, Sírvase contestar la siguientes preguntas que a continuación detallo relacionado con el tema “REFORMA DEL ART. 139 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A QUE SE SANCIONE ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE CON LA SANCIÓN PECUNIARIA, AL COMPRADOR DEL VEHÍCULO QUE NO REGISTRE EL TRASPASO DEL BIEN”, su colaboración me será de mucha ayuda en el desarrollo de la presente investigación.

1. ¿Está usted de acuerdo que en la Ley Orgánica de Transito y Seguridad vial se imponga sanciones de reducción de puntos y multa por una misma contravención?

Si () No ()

¿Por qué?

2. ¿Está usted de acuerdo que las contravenciones leves de primera clase sean sancionadas con multa?

Si () No ()

¿Por qué?
.....

1. ¿Esta Ud., de acuerdo que las contravenciones leves de primera clase se sanciones con reducción de 1.5 puntos en su licencia de conducir?

Si () No ()

¿Por qué?
.....

4. ¿Está de acuerdo en que se sancione únicamente con multa al comprador de un vehículo automotor que no ha registrado en el organismo de tránsito correspondiente el traspaso de dominio del bien?

Si () No ()

¿Por qué?
.....

5. ¿Considera necesario reformar el Art. 139 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que se establezcan excepciones en cuanto a las sanciones?

Si () No ()

¿Por qué?

.....

Gracias por su colaboración

INDICE

PORTADA	i
CERTIFICACION	ii
AUTORIA	iii
Carta de autorización de tesis	iv
AGRADECIMIENTO	v
DEDICATORIA	vi
1. Titulo	1
2. Resumen	2
Abstract	5
3. Introducción	8
4. Revisión de literatura	13
4.1. Marco conceptual	13
4.1.1. Infracción	13
4.1.2. Penas	17
4.1.3. Accidente	17
4.1.4. Delitos de Tránsito	19
4.4.5. Contravención	19
4.1.6. Contravención leve	20
4.1.7. Sanción	22

4.1.8. Multa pecuniaria	24
4.1.9. Remuneración básica unificada	24
4.1.10. Licencia de conducir	25
4.1.11. Dueño y comprador	25
4.1.12. Vehículo	27
4.2. Marco doctrinario	28
4.2.1. Contextualización	28
4.2.2. Origen, evolución del principio non bis in ídem	32
4.2.3. Potestad punitiva del estado	38
4.2.4. Potestad administrativas sancionadora	41
4.2.5. Potestad punitiva de jueces tribunales	41
4.3. Marco jurídico	43
4.3.1. Constitución de la republica del ecuador	43
4.3.2. Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	48
4.3.3. Reducción de puntos	55
4.3.4. Código civil	56
4.3.5. Código penal	62
4.3.6. Código orgánico integral penal	64

4.4. Legislación comparada	65
4.4.1. Costa Rica	65
4.4.2. Perú	69
4.4.3. Colombia	73
4.4.4. Legislación de España	75
5. Materiales y métodos	87
5.1. Procedimiento y técnicas	89
6. Resultados	90
6.1. Análisis e interpretación de la encuesta	90
7. discusión	100
7.1. Verificación de objetivos	100
7.2. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma	101
8. Conclusiones	103
9. Recomendaciones	106
9.1. Propuesta de reforma	108
10. Bibliografía	111
11. Anexos	114
Índice	132