



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA



MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TITULO:

**“NO PRISIÓN POR EXCESO DE VELOCIDAD ART. 145
LITERAL “e” DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL”.**

AUTOR: CAMILO FALCONI RUIZ MORENO

DIRECTOR DE TESIS: DR. CARLOS MANUEL RODRÍGUEZ

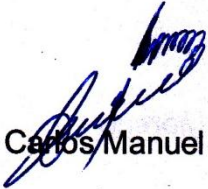
AMBATO – ECUADOR

2013 - 2014

CERTIFICACIÓN

Por medio de la presente certifico que el presente trabajo de investigación realizado por el Sr. Camilo Falconi Ruiz Moreno, ha sido orientado y revisado durante su ejecución, por tanto, autorizo su presentación.

Loja, junio del 2014


Dr. Carlos Manuel Rodríguez

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, **Camilo Falconi Ruiz Moreno**, declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

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

Autor: Camilo Falconi Ruiz Moreno

Firma



Camilo Ruiz Moreno

CI. 1802463131

Fecha: Loja, junio del 2014


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

Yo, Camilo Falconi Ruiz Moreno, declaro ser autor del presente trabajo de tesis titulada "NO PRISIÓN POR EXCESO DE VELOCIDAD ART. 145 LITERAL "e" DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL". como requisito para optar al grado de: Abogado, autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para 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 con la Universidad.

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

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 17 días del mes de junio del 2014, firma el autor.

Firma: 

Autor: Camilo Falconi Ruiz Moreno

Cédula: 1802463131

Dirección: Ambato

Correo electrónico: camilo.ruiz_1@yahoo.es

Teléfono: 0984231715

DATOS COMPLEMENTARIOS

Directora de Tesis: Dr. Carlos Manuel Rodríguez Mg. Sc.

Presidente del Tribunal: Dr. Felipe Neptali Solano Gutiérrez Mg. Sc.

Miembro del Tribunal: Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos Mg. Sc.

Miembro del Tribunal: Abg. PHD. Galo Stalin Blacio Aguirre

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a todas las personas que durante todos estos años de una u otra manera han sabido brindarme su apoyo y han estado pendientes que finalice mi carrera, en especial a mi esposa María que constantemente me ha brindado su incondicional ayuda, respaldo, fuerza y templanza para la conclusión de esta meta, a mis hijas que son la razón de mi vida.

A Dios y a la Virgen por ser fuente de inspiración divina quien ha permitido con su voluntad empezar y concluir mi carrera.

A la memoria de mi padre, me hubiera gustado tenerlo físicamente presente, pero sé que desde el cielo él siempre ha estado y estará dándome sus bendiciones, a mi madre que con su abnegada forma de ser siempre me apoyado y de igual manera a mis sobrinos que me han ayudado.

Camilo Falconi Ruiz Moreno

AGRADECIMIENTO.

Agradezco a la “Universidad Nacional de Loja”, por darme la oportunidad de formarme no solo profesionalmente, sino también, espiritualmente, agradezco a todos mis profesores que a lo largo de la carrera, supieron transmitir sus sapiencias y experiencias.

Al señor Dr. Carlos Manuel Rodríguez, Director de la tesis, quién con sus conocimientos, ayuda, paciencia, fue posible la culminación de este trabajo.

Camilo Falconi Ruiz Moreno

TABLA DE CONTENIDOS

- 1. TÍTULO**
 - 2. RESUMEN**
 - 3. INTRODUCCIÓN**
 - 4. REVISIÓN DE LITERATURA**
 - 4.1 MARCO CONCEPTUAL**
 - 4.2 MARCO DOCTRINARIO**
 - 4.3 MARCO JURÍDICO**
 - 4.4 LEGISLACIÓN COMPARADA**
 - 5. MATERIALES Y MÉTODOS**
 - 6. RESULTADOS**
 - 7. DISCUSIÓN**
 - 8. CONCLUSIONES**
 - 9. RECOMENDACIONES**
 - 9.1 PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA**
 - 10. BIBLIOGRAFÍA**
 - 11. ANEXOS**
- ÍNDICE**

1.- TÍTULO

**“NO PRISIÓN POR EXCESO DE VELOCIDAD ART. 145
LITERAL “e” DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL”.**

2. RESUMEN

La nueva Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial refleja una nueva forma de sanciones a los infractores, el sistema de reducción o pérdida de puntos por cada infracción cometida por el conductor, las misma que tienen vigencia de 5 años, y se otorgan con 30 puntos, se endurecen las penas obligando a respetar las normas jurídicas de tránsito.

La ley de tránsito publicada en el Registro oficial # 1002 de fecha 2 de Agosto de 1996, cuerpo legal que contempla sanciones de prisión y multas a los conductores que infringen la ley, en el gobierno del Economista Rafael Correa, se dio un cambio en el marco jurídico de la Ley de Tránsito; la Asamblea tomando en cuenta que no había verdadera política en el ámbito del Transporte Terrestre, que garantice la seguridad y movilidad a los ciudadanos, que es necesario contar con una Ley de carácter técnico, que norme de forma integral los aspectos relacionados con el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que la anterior Ley de Tránsito no contempla normas preventivas, expide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial 398 de fecha 7 de Agosto del 2008; y el Reglamento General de aplicación publicado en el registro Oficial # 376 de fecha 3 de Junio del año 2009.

La Ley Orgánica del 2008 contempla puntajes a las licencias de conducir, además involucra actores sociales que anteriormente no eran sujetos de sanciones, ocasionando reacciones por parte de los conductores de vehículos, y sociedad.

La ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los peatones deban ser sancionados pecuniariamente por infringir la Ley y cometan contravenciones de tránsito y privados de su libertad cuando sean responsables de Delitos de tránsito.

Entonces con la creación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pudimos observar que en el Art. 145 literal “e”, hay una exageración en la sanción, por exceso de velocidad, puesto que se está sancionando con tres penas por una misma contravención, como es: “multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y pérdida de 10 puntos en la licencia de conducir”¹, las cuales deben ser reformadas puesto que va en contra de los derechos Constitucionales tales como “no ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”².

¹ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial Art. 145 literal e.

² Constitución de la República del Ecuador Art.76 numeral 7, literal i.

2.1. Abstract.

The new Law Amending the Land Transport Act and Road Safety reflects a new way of penalties on offenders, the reduction system or loss of points for each offense by the driver, the same that are valid for five years, and are awarded with 30 points, stiffen penalties respect forcing traffic legal standards.

Traffic law published in the official # 1002 dated August 2, 1996, legal body that provides for penalties of imprisonment and fines for drivers who violate the law, in the government of Rafael Correa, was a change in the legal framework of traffic law, the Assembly considering that there was no real policy in the field of Land Transport, to ensure the safety and mobility of citizens, it is necessary to have a technical law that regulates such aspects Comprehensive Land Transport, Traffic and Road Safety, as the previous traffic law does not provide for preventive standards, issuing the Land Transport Act, Road Traffic and Safety, published in Official Gazette 398 dated August 7 2008, and the General Regulations published in the registration application Official # 376 dated June 3, 2009.

The Organic Law of 2008 provides scores for driver's licenses, also involves

social actors previously not subject to sanctions, causing reactions from the drivers, and society.

The Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, provides that pedestrians should be punished financially for breaking the law and committing traffic violations and deprived of their freedom they are responsible for traffic offenses.

Then with the creation of the new Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, we observed that in Article 145 paragraph "e", there is an exaggeration in the penalty for speeding, since it is sanctioning three penalties for the same violation, as is "fine a unified basic salary worker usually three days in jail and loss of 10 points on the driving license", which must be reformed because it goes against the rights Constitutional such as "not to be tried more than once for the same cause and matter."

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, sin tomar en cuenta los Derechos Constitucionales.

La nueva Ley de Tránsito instituyó el sistema de reducción de 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.

En mi investigación, planteó como objetivo principal Realizar un estudio Jurídico Doctrinario de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, acerca de las sanciones que se imponen por exceso de velocidad, puesto que se está violando el derecho Constitucional, el Art. 145 literal e, de la Ley Orgánica de

Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, sanciona con multa, prisión y reducción de puntos en la licencia de conducir, transgrediendo el derecho garantizado en la Constitución de la República del Ecuador como es el que “nadie puede ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”.

De esta manera dar a conocer a la ciudadanía que tenemos un exceso de sanciones por una misma contravención y presentar un proyecto de reforma legal a fin de establecer una sola sanción por contravención de exceso de velocidad, es parte de este trabajo investigativo; por cuanto todos los ciudadanos de una u otra manera estamos involucrados en la circulación vial, si tomamos en cuenta que cada día aumenta el parque automotor en nuestro medio.

Con esta breve introducción la investigación está compuesta de Marco Conceptual, donde se aborda conceptos de los términos más utilizados en la investigación como: Ley, Transporte, Transito, Infracción, contravención, multa, prisión, perdida, licencia, y otros conceptos básicos relacionados al tema: Marco doctrinario, donde consta la historia y evolución del Tránsito, los antecedentes de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en el Ecuador. Marco Jurídico, en la cual realizamos un estudio de la base legal como es la Constitución de la República del Ecuador, y los artículos de los derechos de las personas, sobre el transporte y sobre las leyes orgánicas, puesto que la Ley de Tránsito es una Ley Orgánica.

La Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, ya que es la norma a la cual estamos realizando el estudio pertinente.

Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito, donde constan los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular.

Código Penal y Procedimiento Penal

Legislación comparada, puesto que es muy importante ya que a través del análisis con leyes de otros países se pueden sacar conclusiones significativas para el desarrollo de la investigación.

El trabajo de campo, basada en las encuestas las cuales nos permite llegar a verificar la hipótesis planteada.

Materiales y métodos, utilizados para el desarrollo de la investigación, ya que sin ello no sería posible realizar el trabajo.

Análisis de resultados.

Conclusiones y recomendaciones.

Conclusiones, en las cuales se señala lo más importante que se encontró en el desarrollo de trabajo investigativo.

Recomendaciones, por medio de las cuales se pretende dar solución a la problemática.

Propuesta Jurídica, que se elabora con la finalidad de dar una posible solución a la problemática y por ultimo tenemos los anexos.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1 MARCO CONCEPTUAL

Tratándose de una investigación socio-jurídica, es menester partir de un marco conceptual básico al redactar el problema propuesto; por tanto, a continuación analizaré algunos conceptos.

4.1.1 Ley:

De acuerdo a nuestro Código Civil *“Art. 1, la Ley es una declaración de la voluntad soberana que manifestada en la forma prescrita por la Constitución, manda, prohíbe o permite.*

Son leyes las normas generalmente obligatorias de interés común”³.

En consecuencia, la Ley es una regla jurídica porque es creada por autoridad competente y es obligatoria por la misma circunstancia. La ley es para todos, es decir, que la ley es general y rige la conducta de los hombres en sociedad.

Podemos concluir manifestando que las leyes son creadas con la finalidad de regular las relaciones de las personas entre sí y son obligatorias para todos.

³ Código Civil Ecuatoriano actualizado abril de 2012 Art. 1.

4.1.2. Transporte:

Según el Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de las Cuevas Editorial Heliasta 1997, p 389. “*Transporte es el traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares*”⁴.

Por lo tanto transporte es el acto y efecto de trasladar, es decir, llevar de un lugar a otro, a alguien o algo. Podemos decir también que, se denomina normalmente transporte a todo vehículo capaz de trasladar a una o más personas o bienes materiales de un espacio geográfico a otro.

En nuestro caso nos referimos al transporte más popular como es el terrestre especialmente los autos en general, como el autobús, camioneta motocicleta, etc. debido a que es una de las mejores opciones para el transporte diario de una familia, dentro de su ciudad, o hasta en viajes más extensos.

El **transporte terrestre** es el transporte que se realiza sobre la superficie terrestre. La gran mayoría de transportes terrestres se realizan sobre ruedas.

⁴ CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo, edición 1997, Editorial Eliasta página 389.

Constituyéndose de esta manera un medio por el cual facilita la movilización de personas, animales y cosas, siendo un medio común de mucha utilidad, ahorrando tiempo, y brindando comodidad a los usuarios.

4.1.3. Transito:

De acuerdo al Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe, “*transito es la acción de transitar. Sitio por donde se pasa*”⁵.

Según el Diccionario Cumbre de la Lengua Española, transito es “*Sitio por donde se pasa de un lugar a otro*”. (...)⁶.

Refiere al paso o sitio por el que se va de un lugar a otro. Las personas suelen parar o descansar en alojamientos o lugares situados de trecho en trecho entre los puntos extremos de un viaje. Se dice entonces que esta persona “está de tránsito”. Define a la persona que no reside en el lugar, sino que está en él de paso.

De acuerdo al diccionario Jurídico del Dr. CABANELLAS, Guillermo, manifiesta que Tránsito “*Es el conjunto de disposiciones legales, que dictadas por autoridad competente, previene, ordena, reglamenta y castiga, las faltas que se cometen en la conducción de vehículos*”.

⁵ ESPASA, Calpe, Diccionario Enciclopédico.

⁶ EVEREST, Diccionario Cumbre de la Lengua Española, p. 585, quinta edición.

LA PALABRA TRÁNSITO: *“Se deriva del Latín ”tránsitus”, que quiere decir acción de transitar, o sea el paso de un estado a otro. Así mismo se refiere al tránsito o movimiento de vehículos, personas, animales etc. Ya sea, por las calles, carreteras, autopistas, etc. A menudo el tránsito se confunde con el tráfico, refiriéndose más bien esta última palabra a la acción o efecto de traficar, ya sea comprando o vendiendo o realizando otro contrato semejante”*⁷.

Efraín Torres Chávez, encuentra diferencias entre Tránsito y Transporte y nos dice *“que el tránsito se refiere más bien al transitar de un lugar a otro con la utilización de un medio de transporte, como también peatonal”*.

El Diccionario de la lengua Española *“dice que tránsito es pasar por vías públicas como sinónimo de paso, con fin incierto”*.

El transporte en cambio, es un fenómeno muy complejo en el que intervienen gran cantidad de inversiones, sean estas públicas o privadas, para prestar un servicio de calidad al público y que se manifiesta estrictamente regulado por normas y leyes, debidamente analizadas por un Ministerio de Tránsito, Agencia Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre en nuestro país.

⁷ ALBUJA, Byron, Curso Elemental de Tránsito.-Pág.4

En los conceptos: Se dice que es el conjunto de disposiciones a las que se sujetan los conductores para prevenir, organizar el transporte en las carreteras y zonas urbanas, las normas establecidas que no solamente en la ley están tipificadas, sino en los reglamentos de tránsito que en mutua concatenación regulan la circulación de los vehículos, así como dan las normas a las que debe sujetarse el conductor de los automotores.

Para nuestro estudio Tránsito, es el movimiento ordenado de personas, animales o vehículos por las vías públicas terrestres, sujeto a leyes y reglamentos sobre la materia.

4.1.4. Infracción

El Tratadista Guillermo Cabanellas considera: *“infracción es transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo que sea punible, sea falta o delito”*⁸ (Cabanellas, 1998, Pág. 205).

Esta definición del tratado nos indica en definitiva que las infracciones son una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa irrespetando la ley que rige para todos los ciudadanos Ecuatorianos.

⁸ CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, edición 1997, Editorial Heliasta, p. 96.

4.1.5. Contravención

Según el Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de las Cuevas edición 1997 *“Contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la Ley”*.

Al respecto podemos decir que la contravención es la desobediencia, indisciplina respecto a lo ordenado por la ley, que en nuestro caso es la inobservancia de la ley de tránsito y su respectivo reglamento, la cual se sanciona a través de su respectiva Ley.

4.1.6. Multa

Según el Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de las Cuevas Edición 1997 Multa *“pena pecuniaria que se impone por una falta delictiva, administrativa o de policía o por incumplimiento contractual”⁹*.

Según el Diccionario Everest Cumbre de la Lengua Española, *“multa es la pena pecuniaria que se pone por una infracción, falta o delito”¹⁰*.

La multa como podemos ver es una sanción de tipo económico, que afecta la situación patrimonial de la persona a quien ha sido impuesta, contemplada

⁹ CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Edición 1997, editorial Heliasta, p, 260.

¹⁰ EVEREST, Diccionario Cumbre de la Lengua Española, Quinta Edición, Editorial Everest, p 405.

como un castigo al cometimiento del delito o falta y la función ejemplificadora, para que otros no cometan lo mismo.

De acuerdo a nuestra investigación se sanciona con multa ciertas faltas o contravenciones, que se aplican en el tránsito. En estos casos el papel que se labra por autoridad competente, donde consta la sanción, también recibe el nombre de multa.

4.1.7. Prisión

Según el Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de las Cuevas edición 1997 Editorial Heliasta p, 320. Prisión *“en general, acción de prender, coger, asir o agarra. Cárcel u otro establecimiento penitenciario donde se encuentran los privados de libertad; ya sea como detenidos, procesados o condenados. I Pena privativa de libertad más larga que la de arresto e inferior y más benigna que la de reclusión (...)”*¹¹.

Como nuestro estudio trata acerca de la prisión por exceso de velocidad entonces diremos que prisión es la privación o restricción de la libertad por tres días como un castigo por contravenir la ley de tránsito.

¹¹ CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, edición 1997, Editorial Heliasta, p. 320.

4.1.8. Pérdida

Según el Diccionario Everest, Cumbre de la Lengua Española p. 454. “*Pérdida es la carencia, privación de lo que se poseía. (...)*”¹².

Para nuestro análisis en lo referente al tema podemos decir que la pérdida de puntos es la merma de puntaje en la licencia con el peligro de que le minoren los treinta puntos y se quede sin su licencia de conducir.

4.1.9. Licencia

Según el Diccionario Everest Cumbre de la Lengua Española “*licencia, es la facultad o permiso para hacer una cosa*”¹³.

Según el Diccionario jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de las Cuevas Licencia edición 1997 p, 238. *Licencia. Permiso. I Autorización. I Documento donde consta la facultad de obrar (.....)*¹⁴.

Como expresa en la definición anterior licencia es la facultad o permiso atribuido a una persona para ejercer una actividad, o gozar de ciertas libertades porque se supone domina determinadas cuestiones profesionales o técnicas, requeridas para el desarrollo de una actividad, en este caso estamos hablando de la facultad o permiso para conducir un vehículo.

¹² EVEREST, Diccionario Cumbre de la Lengua Española, quinta edición, p. 454, 357

¹³ EVEREST, Diccionario Cumbre de la Lengua Española, quinta edición, editorial Everest, p. 357.

¹⁴ CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, edición 1997, Editorial Heliasta, p. 238.

4.2 MARCO DOCTRINARIO

4.2.1 Historia y evolución del Tránsito

“A través de la historia cerca de la era Neolítica en Mesopotamia surge alrededor del año 3500 A.C, la rueda como base fundamental en la transportación de carga de manera fácil, ágil y cómoda, luego comienza a surgir la invención de los primeros vehículos para el transporte de personas que eran movidos por tracción humana o animal, contribuyendo al progreso de la humanidad”¹⁵.

De lo cual podemos decir que mientras la población va creciendo, las necesidades van aumentando, como es el caso de poder viajar de un lugar a otro con facilidad, es así que empiezan a surgir ideas para cumplir con el objetivo que en este caso viene a ser la movilización en un medio de transporte.

“La industria vehicular fue evolucionando con el tiempo y comenzaron a aparecer los primeros problemas relacionados con el derecho de paso como ejemplo podemos citar la tragedia clásica “Edipo Rey” escrita hace más de 1.500 años, en donde Edipo mata a su padre por una discusión sobre el derecho de paso en un cruce de caminos, Edipo sin saber que él era su

¹⁵ Enciclopedia Autodidacta Océano, Tomo IV. Prehistoria. Grupo Editorial Océano. Edición 1990. Página 1874.

padre; así podemos ver que desde esa época la violencia de tránsito no era desconocida”¹⁶.

Si bien no existieron, los medios de transporte con las características actuales, al comienzo mismo de la humanidad, fue necesario muchos esfuerzos, y una gran voluntad para emprender con los medios que ayudaron a la supervivencia de las comunidades, pero de igual manera ya es necesario crear normas para que puedan circular sin que exista accidentes, de lo contrario cada quien circula por donde crea necesario produciendo malestar en las demás personas que también necesitan movilizarse.

“A medida del avance de las sociedades se vio la necesidad de crear vías para la comunicación entre las sociedades de los diferentes pueblos, así como para las acciones militares, además de ser útil para los diferentes intereses de cada pueblo, siendo de tal utilidad como para la creación de las pirámides de Cheops en el valle del Nilo, en donde se construyó un camino para la trasportación de la enorme cantidad de material, una vía de 18 metros de ancho, debido al tamaño de las piedras”¹⁷.

“Los romanos crearon un código de señales de tráfico para una vía de 150.000 Km, para el desplazamiento de la población con mayor comodidad y seguridad al conducir, también se dio prioridad al derecho de paso al vehículo de mayor rango y personas de la tercera edad estableciendo una legislación dirigida a regular el tráfico. De igual manera en Roma surge el

¹⁶ SÓFOCLES, Tragedias: Áyax, Las Traquinias, Antígona, Edipo Rey, Electra, Filoctetes, Edipo en Colono, Editorial Gredos: Madrid, 1981/2002 (1ra edición, 4ta reimpresión). ISBN 84-249-0099-5

¹⁷ Enciclopedia Labor, Tomo 10 Avances del saber; Ciencias, Técnica; Cultura, Ciencias de la Naturaleza, Ciencia Humana; Civilizaciones y Culturas.

nombre de Peatón como parte activa en lo que a tránsito se refiere ya que algunos de ellos eran atropellados, por esta razón fueron creadas zonas solo para peatones, se restringía el paso de vehículos y se controla la velocidad de los vehículos”¹⁸.

“En Roma en el año 1.300 el Papa Bonifacio VII en su multitudinaria peregrinación vio la necesidad de crear una norma en que los vehículos solo debían circular en una dirección; luego Napoleón Bonaparte cambió el sentido de circulación en todo su imperio”¹⁹.

“En 1584 el Virrey de Valencia dispuso que todo vehículo parqueado en las calles por donde pasaría la procesión solemne sería sometido a la pena de excomuniación”²⁰.

“En la época de Isabel Católica en el año de 1767, los carreteros eran multados por conducir en estado de ebriedad y causar daños a terceros. El Rey Carlos III, redactó un listado de multas para los infractores que se trasladaban desde Madrid hacia Aranjuez y el dinero recaudado era usado para los arreglos de la vía”²¹.

¹⁸ CADENA CRESPO, Marco Marcelo. Las Infracciones o delitos de tránsito con sus analogías a los delitos del Homicidio o al Asesinato. Editorial Crissan Color. Quito-Ecuador. 1998. Página 27.

¹⁹ Página Web: WWW.biliken.com.ar/notaJoseMicrofono.php?ID=1656

²⁰ Página Web: WWW.elkioscoscoblogero.blogspot.com/

²¹ Página Web: [www.revistasexelencias.com/Motor/a\(274874\)-Se%C3%B1alizaci%C3%B3n-Vial-lenguaje-universal.html](http://www.revistasexelencias.com/Motor/a(274874)-Se%C3%B1alizaci%C3%B3n-Vial-lenguaje-universal.html)

“En Inglaterra alrededor del año 1804 se conoce por primera vez el Ferrocarril, la cual fue la primera locomotora a vapor construida por el Inglés Trevithick, este fue el primer transporte público de la época, a medida del avance se fueron construyendo deferentes locomotoras cada vez mejores destacándose en los países de Gran Bretaña, Francia y Alemania, siendo el ferrocarril de tracción por vapor el que perduró en los Estados Unidos. Ya en la actualidad existe el tren más rápido del mundo en Tokio – Osaka”²².

“Con respecto a las señales de tránsito una de las primeras y de mayor importancia fue el “Pare” creada en Alemania en el año de 1892 y era simbolizada con una calavera metálica que se iluminaba en la noche, pero creaba en los pasajeros terror”²³.

“En el año de 1889 en Estados Unidos, se produjo una muerte por accidente de tránsito mientras que en los 25 años han fallecido por la misma causa más personas que en las dos guerras mundiales”²⁴.

“En 1909 se creó la primera industria automovilística por el mecánico Henry Ford quien ideó producir vehículos a gran escala con el fin de disminuir los costos y sean de alta accesibilidad al público, para el transporte de personas.

Dejando de ser un lujo volviendo a éste una herramienta necesaria para las personas”²⁵

²² BRIDGES, J.K. Historia de las comunicaciones, Transporte Terrestre. Editorial Salvat SA. de Ediciones – Pamplona.

²³ Página web: www.ahora.cl/index.php?option=com_content&id=908&Itemid=44

²⁴ Página web: Seguridad vehicular, Antecedentes históricos. www.conatec.cl.

De acuerdo a las necesidades de los hombres que cada vez se hacen mayores, se busca un medio por el cual las personas se puedan transportar con facilidad, de un lugar a otro, como también se necesita transportar productos o diferentes tipos de cosas de un lugar a otro, encontrándose en la necesidad de inventar algún medio de transporte entonces es como van apareciendo o construyendo mejores caminos y de igual manera van ideando como inventar algún vehículo para poder transportarse es así como al comienzo inventan medios de transporte rústicos para luego irlos perfeccionando a través del tiempo y hoy para tener vehículos que alcanzan grandes velocidades con facilidad, razón por la cual hay la necesidad de crear leyes y reglamentos para regular el tránsito para que puedan circular los vehículos con facilidad y no existan accidentes de tránsito.

Es así que se crea la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre con el fin de organizar, planificar, reglamentar y controlar el tránsito y el transporte terrestre.

4.2.2. ANTECEDENTES DE LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR.

A lo largo del siglo pasado en el Ecuador se vio la necesidad de evolucionar las Leyes, de acuerdo a las diferentes necesidades que iban implementando en el día a día de la gente, apareciendo en la gran mayoría de casos por primera vez

²⁵ CADENA CRESPO, Marco Marcelo. Las infracciones o delitos de tránsito con sus analogías a los delitos del Homicidio o al Asesinato. Editorial Crissan Color. Quito- Ecuador. 1998, pág. 27.

y siendo reformadas constantemente por los legisladores del correspondiente período.

“Antes de promulgarse la primera Ley de Tránsito expedida el 18 de octubre de 1963, la administración de la Junta Militar de Gobierno promulgo que “los accidentes de tránsito que tenían como consecuencia, lesiones, muerte o daños materiales de cualquier tipo de bien, fueron conocidos por los Jueces del Crimen quienes aplicaban las normas y sanciones previstas en el Artículo del Código Penal de 1960”²⁶.

Debido a la gran cantidad de causas que se conocían se vio la necesidad de crear una Ley dirigida en su totalidad a la materia de Tránsito así como de los organismos que regirían en esa época.

Con respecto a la creación a las Leyes de Tránsito en el Ecuador, el doctor WALTER GUERRERO VIVANCO, en su obra Derecho Procesal Penal, “La jurisdicción y La Competencia”, Tomo I, manifiesta:

“La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1863, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones”. En dicho cuerpo legal se crearon los Juzgados de Tránsito, que Administraban Justicia un una sola audiencia oral de juzgamiento.

²⁶ Dr. SILVA ALTAMIRANO, Walter. Estudio Técnico de la Ley de Tránsito.

La segunda Ley de Tránsito y Transporte Terrestre se dictó el 2 de abril de 1981. La tercera, se promulgo el 2 de agosto de 1996. De acuerdo con esta Ley, los delitos de tránsito se reprimen con una pena de reclusión menor ordinaria de seis a nueve años, con una pena de prisión de hasta cinco años, según el caso, aparte de las penas accesorias; y las contravenciones de tránsito se reprimen con una pena de prisión de ocho a treinta días, aparte de determinadas penas accesorias. Inclusive esta Ley, saliéndose del esquema anterior, tipifica determinadas “contravenciones graves” que sanciona con una pena de treinta a ciento ochenta días de prisión”²⁷.

4.2.2.1 LEY DE TRANSITO DE 1963

La Ley de Tránsito de 1963 se publicó en el Registro Oficial N°. 92, el 30 de octubre de ese año, y se la conoció como LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE NACIONAL, que tuvo como funciones principales:

- La organización y control de tránsito
- Prevención de accidentes de tránsito.
- Aplicación de las Leyes de Tránsito y su Juzgamiento

Esta ley se encontraba dividida en tres libros, el primero se refería a la Ley de Tránsito en sí, el segundo libro de las infracciones de tránsito y el tercero de la jurisdicción y procedimiento”²⁸.

²⁷ GUERRERO VIVANCO, Walter, Derecho Procesal Penal, “La Jurisdicción y la Competencia”, Tomo I, PUDELECO Editores S.A., 4ta. Edición, 2004, Quito-Ecuador, Páginas 241 y 242.

²⁸ Ley de Tránsito Publicada en el Registro Oficial N° 92 de 30 octubre 1963.

*“La primera Ley de Tránsito de la Republica fue dictada el 18 de Octubre de 1963, para juzgar las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la Republica, y se dividen en delitos y contravenciones, dicho cuerpo legal crea los juzgados de tránsito que administran justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”*²⁹, (tratado Guerrero Vivanco, 1996, página 245, Derecho Procesal Penal).

Entonces la primera Ley de Transito nace como una necesidad imperiosa de la sociedad, debido a las fuertes presiones sociales, para que se regule el tránsito vehicular y peatonal, y el 18 de Octubre de 1963, se dicta y se publica en el Registro Oficial No 92, del 30 de Octubre del mismo año.

4.2.2.2 LEY DE TRÁNSITO DE 1965

Segunda Ley de Tránsito expedida, dada en el Palacio Nacional en Quito a los 26 días del mes de agosto de 1965 y promulgada en el Registro Oficial N° 576, el 3 de septiembre de ese mismo año.

Esta Ley de Tránsito se crea de acuerdo a que se justifica que se encontraron vacíos y errores en la anterior, y, algunas instituciones presentaron sugerencias para llenar estos vacíos.

²⁹ GUERRERO VIVANCO Walter, “Derecho Procesal Penal”, tomo I, PUDELECO, Editores S.A, Quito-Ecuador, enero de 1.996, Pág. 245.

La mencionada Ley consta solamente de dos libros en los cuales el primero habla de la “Ley de Tránsito y de los Organismos y autoridades de tránsito” y el segundo título habla “de las infracciones de tránsito”. El segundo libro se encuentra dividido en siete capítulos que son:

- 1. Preceptos Generales*
- 2. De las infracciones de Tránsito en General*
- 3. De las Circunstancias de la Infracción de Tránsito.*
- 4. De las penas*
- 5. De las infracciones en particular*
- 6. De las infracciones cometidas por las autoridades y Funcionarios de Tránsito y falsificación de documentos*
- 7. De la jurisdicción y Procedimiento³⁰.*

Los cambios más significativos de la Ley de 1963 fueron:

- En lo que se refiere a las infracciones de Tránsito denominación del delito de tránsito, fue sustituida por contravención grave.*
- Una de las reformas más importantes fue que el cobro por daños y perjuicios que se tramitaría conjuntamente ante el mismo Juez que conoció la causa, ya que en la anterior se realizaba en dos procesos.*
- En las infracciones de tránsito se admitían fianza, aún en aquellos casos en los que el accidente de tránsito hubiere causado la muerte, y*

³⁰ Ley de Tránsito Publicada en el Registro Oficial 576 del 3 de Septiembre de 1965.

por tanto causa la muerte, y por tanto la institución de la fianza suspendía la prisión preventiva.

Estos cambios son de gran importancia porque se comenzó a manejar la Ley de Tránsito de una conciencia no represiva, y su naturaleza fue de carácter tutelar y como principal fundamento de guardar el orden y la seguridad social³¹.

De lo revisado podemos decir esta Ley es creada con el fin de corregir, implementar, ampliando y definiendo de mejor manera la previsión, control juzgamiento y sanción de las contravenciones y delitos de tránsito de acuerdo a las necesidades que existía en aquellos tiempos, razón por la cual por ser nueva tenía vacíos, los cuales deben ser ampliados, y definidos de mejor manera, para una adecuada forma de aplicar las Leyes de Tránsito.

“Según la historia Ecuatoriana la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en el año de 1966, fue reformada durante el mandato del Dr. José María Velasco Ibarra, mediante decreto No. 21 del 30 de Septiembre de 1971, sin obtener mayores cambios³².

El 6 de Enero de 1972, en decreto No.19-16 , suprime el Consejo Superior de Tránsito, sustituyéndolo con el Consejo Nacional de Tránsito debido a que su conformación no ha satisfecho a cabalidad las finalidades específicas.

³¹ Ley de Tránsito Publicada en el Registro Oficial N°. 92 del 30 de octubre de 1963.

³² SILVA A. WALTER- Estudio técnico Jurídico de la Ley de Transito Pág. 19

4.2.2.3 LEY DE TRÁNSITO DE 1981

Siguiendo la Historia de la Ley de Tránsito del Ecuador encontramos la Tercera Ley de Transito expedida el 02 de abril del año de 1981 la cual fue publicada en el Registro Oficial el 10 de abril del mismo año, en las cuales las reformas van logrando gran importancia puesto que se va tomando correctivos para su correcta aplicación.

Es así que esta “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre” que contiene 201 disposiciones divididas en tres capítulos:

El primer capítulo nos indica los “preceptos fundamentales del Tránsito y Transporte Terrestre”, entendiéndose al Tránsito como la circulación de personas animales y vehículos, y al transporte como una actividad de trasladar personas y bienes”³³: Siendo esto el objetivo de la Ley, en ella se establecen las normas para la organización, planificación, reglamentación y control. Y como objetivo primordial es la prevención de los accidentes y el Juzgamiento de las infracciones en general.

Esta ley, carece de medidas de disminución de la contaminación del medio ambiente, por los vehículos. Poniendo gran interés solo al tránsito vehicular, sin tomar en cuenta a los peatones, en lo referente a las sanciones al infractor.

En el registro oficial No 438, del 16 de mayo de 1986, se publica la “Ley de congelación de multas de las contravenciones de tránsito, la misma que se

³³SILVA A. Walter Ob. Cit. Pág. 33

constituyó en un elemento de desorden social, que para esto ya teníamos el organismo de Tránsito y Transporte Terrestre en el país”³⁴

La Ley de Tránsito de 1981, incluye los conceptos de Planificación y Reglamentación de Tránsito, en el Artículo N°.2 se refiere a las actividades, servicios y funciones relacionados con el tránsito y transporte terrestre, que serían regidos por esta Ley y sometidos a su respectiva vigencia por los organismos correspondientes.

En esta Ley surgen los Organismos de Tránsito y transporte terrestre los cuales son:

1. Concejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
2. Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
3. Concejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre y Comisión de Tránsito del Guayas
4. Jefaturas Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestre
5. Juzgados de Tránsito y Transporte Terrestre

En esta misma ley se establece la fianza a través de una prenda industrial, lo que significa que al vehículo se le aplica un gravamen a nombre del Juez que lleva la causa teniendo para esto que cumplir unos requisitos obligatorios que detallamos a continuación:

1. El fiador debe ser propietario del vehículo.

³⁴ REGISTRO OFICIAL No 438, del 16 de mayo de 1986

2. El vehículo no debe tener un gravamen anterior
3. El valor del vehículo tiene que superar por lo menos el 30% de la caución.

En esta Ley en el artículo N°. 34 se da el concepto de infracción de Tránsito, siendo este criterio el más adecuado rigiendo desde la fecha en la que se promulgó la mencionada Ley, conservando el mismo concepto casi en su totalidad en la Ley de Tránsito actual.

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, o impericia, o por inobservancia de las Leyes, Reglamentos y Ordenanzas de Tránsito, o de ordenes legítimas de las autoridades y agentes de Tránsito”³⁵.

En el Artículo N°. 38, explica que en todas las causas en las que se encuentren menores como agentes infractores serán conocidas por los Tribunales de Menores.

En esta Ley no se habla de penas sino de sanciones las cuales se dividen en dos:

1. *Sanciones en los delitos*
 - *Prisión hasta de 4 años*
 - *Multa de un salario mínimo vital*
 - *Suspensión temporal o definitiva de la licencia.*

³⁵ Ley de Tránsito Publicada en el Registro Oficial el 10 de abril de 1981.

2. Sanciones en contravenciones:

- *Prisión hasta de 15 años*
- *Multa de un cuarto de salario mínimo vital.*
- *Suspensión temporal de la autorización de conducir vehículo de motor³⁶.*

4.2.2.4 LEY DE TRÁNSITO DE 1996

“Luego de muchos años, se presentó al Congreso Nacional, un proyecto de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, en el año de 1996, el mismo que después de muchos debates fue aprobado, el 23 de Junio de 1996, y aprobada por el Ejecutivo en el Registro Oficial No 1002, del 2 de Agosto de 1996³⁷”.

Esta Ley de Tránsito y Transporte Terrestre publicada el 02 de agosto en el registro Oficial N° 1002, conformada por dos Capítulos el Primero sobre la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que se divide en tres libros.

1. *“El primer libro refiere a los Organismos y Autoridades de Tránsito y Transporte Terrestre y de la educación para el tránsito.*
2. *El Segundo libro refiere a las Infracciones, Penas, Delitos y Contravenciones de Tránsito y,*

³⁶ Ley de Tránsito Transporte Terrestre, Ley N° .59 Publicado Registro Oficial 417 de 10 de abril de 1981.

³⁷ REGISTRO OFICIAL. No 1002 del 2 de Agosto de 1996.

3. *El Tercer libro que hace referencia a la Jurisdicción y el Procedimiento*³⁸.

El segundo capítulo establece el Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre el cual contiene los siguientes reglamentos:

1. “De los Organismos y Autoridades de Tránsito y Transporte Terrestre”.
2. “De los Conductores y las Licencias para Conducir”.
3. “Del Transporte nacional”.
4. “De la circulación, de la velocidad vehicular y de los estacionamientos”.
5. “Del control de la contaminación Ambiental y del ruido”

En esta Ley de 1996 fueron incluidas Leyes y reglamentos que asistían a la Ley de Tránsito en su funcionamiento, en las cuales se creó *la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas y su respectiva Reglamentación, la Ley Reformatoria de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, Ley de reforma Tributaria donde se habla de los impuestos a los vehículos, se establece la Reglamentación sobre conducción de vehículos bajo la influencia del alcohol, drogas y sustancias estupefacientes; Reglamentación de Escuelas de Capacitación de conductores no profesionales y su respectiva señalización.*³⁹

³⁸ Ley de Tránsito Transporte Terrestre, Publicada en el Registro Oficial N° 689 del 5 de mayo de 1995.

³⁹ Ley de Tránsito Transporte Terrestre, Publicada en el registro Oficial N° 1002 del 2 de agosto de 1996.

4.2.2.5 LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Norma: Ley 1

Publicación: Registro Oficial Suplemento 398

Fecha: 07-ago-2008 Estado: Vigente

Ultima Reforma: 29-mar-2011

La Ley de Tránsito publicada en el Registro oficial # 1002 de fecha 2 de Agosto de 1996, cuerpo legal que contempla sanciones de prisión y multas a los conductores que infringen la Ley, en el gobierno del Economista Rafael Correa, se dio un cambio en el marco jurídico; La Asamblea tomando en cuenta que no había verdadera política en el ámbito del Transporte Terrestre, que garantice la seguridad y movilidad a los ciudadanos, que es necesario contar con una ley de carácter técnico, que norme de forma integral los aspectos relacionados con el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que la anterior Ley de Tránsito no contempla normas preventivas, el 24 de julio del 2008 a las 5H15 de la madrugada, fue aprobada la nueva Ley de Tránsito, una vez publicada en el Registro Oficial. Expide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial 398 de fecha 7 de Agosto del 2008; y el Reglamento General de aplicación publicado en el registro Oficial # 376 de fecha 3 de Junio del año 2009.

En la actualidad la Ley de Tránsito está compuesta por 240 artículos que se encuentran divididos en seis libros detallados a continuación:

- Libro Primero de la Organización
- Libro Segundo del Transporte Terrestre y Automotor
- Libro tercero del Tránsito y la Seguridad Vial
- Libro Cuarto de la Prevención
- Libro Quinto del Aseguramiento
- Libro Sexto de la Comisión de Tránsito del Guayas

En sus primeras líneas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Asamblea Nacional Constituyente determina los principales motivos por los que se vieron en la imperiosa necesidad de expedir la vigente Ley de Tránsito.

En los doce artículos iniciales de la Ley de Tránsito encontramos los preceptos fundamentales en los que se basan para su creación, así como su objetivo, principios generales y garantías en general a todo lo concerniente a la transportación terrestre y movilidad dentro del territorio nacional.

4.2.2.5.1 LIBRO PRIMERO DE LA ORGANIZACIÓN

En el contenido de este libro se encuentra dispuesto la organización de los diferentes órganos reguladores, su competencia y designación de autoridades,

cada uno de los cuales se encuentra ampliamente detallado por los siguientes capítulos:

- Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre
- Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Dirección Nacional del Control del Tránsito y Seguridad Vial
- De las Competencias de las Municipalidades

A diferencia de la Ley de Tránsito de 1996, en la actualidad aparece un nuevo organismo competente que es el **Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre**, siendo facultad del Presidente de la República designar al Ministerio que regule sus funciones atribuciones y competencias, tal Ministerio será responsable de su manejo.

Sus principales funciones son las de emitir políticas en lo que a Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se refiere, además expedirá los planes Nacionales de desarrollo siendo también el encargado de verificar su cumplimiento.

En el Capítulo Segundo, además se crea la **Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, entidad la cual se encargara de la regulación y el control, sujetándose a las políticas emanadas por el Ministerio, su directorio está constituido por representantes de varios sectores en los que se destaca el delegado del Ministerio que es el Subsecretario responsable del transporte terrestre, un delegado del presidente, un

representante de los Consejos Provinciales, un representante de los Municipios, así como un delegado del Comandante General de la Policía que hará las veces de Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial.

Desde el comienzo del año en curso, esta nueva entidad tomó a su cargo la emisión de licencias matrículas y placas, suplantando a la Policía Nacional, quien hasta diciembre del 2008, tuvo a su cargo dicha responsabilidad.

Entre sus principales funciones se encuentra la Regulación y control de las actividades referentes al Tránsito y Transporte Terrestre en el Territorio Ecuatoriano, siendo el directorio de dicha entidad el encargado de disponer los montos a pagar por los diferentes documentos habilitantes para la libre circulación, así como las diferentes tarifas de los servicios de transporte terrestre.

Este organismo a su vez es el encargado de supervisar el correcto funcionamiento de las operadoras de Transporte Terrestre y demás instituciones prestadoras de servicios de tránsito y seguridad Vial, también autorizar y regular el funcionamiento de las escuelas de formación y capacitación de conducción, siendo el encargado de emitir un informe de factibilidad previo a la constitución Jurídica de toda compañía o cooperativa de transporte terrestre, tomando en cuenta los parámetros establecidos en el correspondiente reglamento. La persona encargada de la representación legal, judicial y extrajudicial es el Director Ejecutivo de la Comisión.

Existen Comisiones Provinciales encargadas de manejar sus propios recursos y patrimonios, son organismos desconcentrados de la Comisión Nacional, con jurisdicción en su respectiva Provincia y administrado por su Director Provincial, éstos están constituidos por un delegado Provincial del Ministerio del sector, del Gobernador de la Provincia, del Prefecto Provincial del Control de Tránsito y Seguridad Vial.

“Al igual que la Comisión Nacional de Tránsito, las Comisiones Provinciales tomaron la posta en las funciones a las Jefaturas Provinciales de Tránsito, el mismo 31 de Diciembre del 2008, dejando a la Policía con la parte operativa del control de las vías”⁴⁰.

El Capítulo Cuarto, explica algunas competencias que son privativas de las municipalidades, como planificar regular y controlar los caminos en áreas urbanas, y su uso cotidiano deportivo y de cualquier otra naturaleza que sea requerida.

4.2.2.5.2 LIBRO SEGUNDO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

El Libro Segundo, cita en el Título Primero, de la Naturaleza y Objeto en su Artículo 47 se establecen las condiciones del transportare terrestre tales como “responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad,

⁴⁰Páginaweb.<http://www.cronica.com.ec/index.php?option=contenet&view=article&catid=34%3Alocales&id=4020%3Acomision-provincial-de-transito-asume-funciones-de-matriculación-y-licencias&Itemid=56>. Entrega de instalaciones y archivo Comisión Provincial de Tránsito de Loja.

seguridad, calidad y tarifas equitativas” además se da importancia a la atención preferente al discapacitado.

En el Título Segundo, Capítulo Primero de este libro, establece las Clases de Servicio de Transporte Terrestre y para fines de aplicación se regulan los tipos de transporte terrestre y se divide en:

- Público
- Comercial
- Por cuenta propia

El Capítulo Segundo de los Servicios Conexos de Transporte Terrestre hace referencia a la prestación del servicio de transporte requiere de la celebración de un contrato de operación en el cual se deben tomar en cuenta que el prestador del servicio cumpla con aspectos tales como: protección y seguridad de los usuarios, eficiencia del servicio, protección ambiental y la protección del interés público.

El Título Tercero cita los Ámbitos del Transporte donde encontramos que el servicio público de transporte se encuentra dividido en urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional.

El Título Cuarto define los tipos de Transporte y la aprobación de las operadoras de transporte las cuales pueden incurrir en algunas infracciones administrativas.

El Título Quinto determina los Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre, en su Capítulo Primero define generalidades como el contrato, permiso y autorización de funcionamiento de las diferentes operadoras existentes en el país.

En el capítulo Segundo referente al Régimen Administrativo define la Operadora de Transporte como toda empresa ya sea compañía o Cooperativa que cumpla todos los requisitos exigidos y haya obtenido su título habilitante para su funcionamiento.

4.2.2.5.3 LIBRO TERCERO DE TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL

En este libro se reconoce la participación de: Los peatones, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica que podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

El Título Segundo detalla el documento habilitante para la conducción del vehículo a motor, su adecuado funcionamiento para la disminución de los riesgos, los requisitos necesarios, su vigencia y la implementación de las Escuelas de conducción como requisito indispensable para la obtención del documento.

En el Artículo 97 se aplica lo que es quizá el cambio más notorio con su antecesora Ley ya que se instituye el sistema de puntaje para el otorgamiento de Licencias.

El Capítulo Segundo habla de todo lo relacionado con los vehículos como lo son su debida matriculación para su circulación en el Territorio Ecuatoriano.

En el Título Tercero se ha detallado el concepto de las infracciones de Tránsito en su Art. 106.

El Capítulo Sexto habla de la Jurisdicción y la competencia detallando que los delitos serán juzgados por los jueces de tránsito y en los sitios donde no hubiere los Jueces encargados serán los jueces penales así como también las contravenciones serán conocidas por los juzgados de contravenciones de tránsito en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten.

El Capítulo Octavo de la Ley describe las Medidas Cautelares siendo esto una manera de garantizar la presencia del imputado, o de asegurar que el responsable del perjuicio reconozca económicamente lo que en el delito de Tránsito cometido ha dañado al perjudicado.

El Capítulo Noveno nos enseña el Procedimiento a seguir y se inicia con una Instrucción Fiscal que se sustanciara en un plazo de 45 días, por el delito de tránsito cometido.

El capítulo décimo de las Sentencias y Recursos, la Ley explica que la sentencia condenatoria intrínsecamente reconoce el pago de las costas procesales y obligaciones civiles al infractor así como a las personas solidariamente responsables, a esta sentencia cabe el Recurso de Apelación.

El último capítulo del libro tercero describe el juzgamiento de las contravenciones las cuales serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito que actuara bajo el Código de Procedimiento Penal si llega a tener conocimiento de un delito de acción pública en una audiencia oral, en caso de que el infractor impugne tiene un plazo de tres días para las pruebas. Los agentes de tránsito entregarán personalmente la notificación de la contravención con todos los datos necesarios.

La contravención por mal estacionamiento se dejará en algún lugar visible del vehículo. El pago de multas se debe realizar en los siguientes diez días y en caso de mora multa del 2% hasta un máximo de un 100% de la multa.

4.2.2.5.4 LIBRO CUARTO DE LA PREVENCIÓN

El Título Primero describe el comportamiento ideal del conductor, ya que éste no debe causar daños ni perjuicios a personas o bienes, se prohíbe la conducción negligente o temeraria, los conductores deben controlar su vehículo y tener mayor precaución cuando en ellos se encuentren mujeres embarazadas,

niños, adultos mayores de sesenta y cinco años, invidentes y otras personas con discapacidades especiales.

La obligación del conductor es obedecer las normas, señales de tránsito u órdenes del agente de tránsito si fuera necesario para la determinación de sustancias ilícitas o alcohol.

El título tercero de este libro expone la Educación Vial y capacitación, el Ministerio de Educación, La Comisión Nacional y Gobiernos seleccionados velaran para que todo lo relacionado al tránsito se lleve de una manera adecuada, que no atente de manera alguna a ninguna persona o bien.

En el capítulo segundo se habla del Régimen Administrativo de las Escuelas de Conducción y Centros de Capacitación.

Las infracciones administrativas causadas por personas naturales o jurídicas titulares del permiso de funcionamiento de una escuela de conducción o centro de capacitación serán sancionadas por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, los Directores de Comisiones Provinciales, conforme a sus competencias. Estas sanciones administrativas pueden ser leves, graves o muy graves; no se exime acciones civiles o penales.

En el Título Tercero del libro cuarto se encuentra la disminución de riesgo, donde el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y los Directores de la

Comisión provincial están encargados de supervisar planes, programas, estrategias, proyectos y campañas de prevención, educación y seguridad vial encaminadas al mejoramiento de la capacitación del conductor.

El Título Cuarto a continuación habla de actores de la seguridad vial, en su capítulo primero detalla los derechos y obligaciones e todos los usuarios de las vías en el territorio nacional.

De los derechos de los peatones.

Las obligaciones del peatón.

Los derechos de los pasajeros

Las Obligaciones de los usuarios pasajeros

Los derechos de los ciclistas

En el Capítulo Segundo de los vehículos, los importadores de vehículos, piezas, partes, carrocerías y ensambladores podrán ser comercializados si cumplen con lo establecido por el Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN, el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional supervisa y sanciona el incumplimiento de la disposición.

En el capítulo Tercero, trata de las vías, su señalización vial, senderos para circulación de bicicletas.

En el Capítulo Cuarto nos da a conocer del ambiente, de la contaminación por fuentes móviles, contaminación visual.

4.2.2.5.5 LIBRO QUINTO DEL ASEGURAMIENTO

El Título Primero del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

El Capítulo Primero Artículo 227 se crea el Fondo de Accidentes de tránsito (FONSAT), este organismo es el encargado de atender a las víctimas de accidentes ocasionados por vehículos no identificados o sin SOAT. Todas las aseguradoras están obligadas a aportar a este Fondo de Accidentes de Tránsito un porcentaje de las primas emitidas por el SOAT.

El Título Segundo para los conductores Profesionales, Capítulo Primero del Fondo de Cesantía, con el fin de asegurar una prestación e cesantía a los conductores profesionales que hayan cumplido con la edad mínima de jubilación o ya no puedan seguir prestando su servicio como conductores.

En el Título Tercero, Capítulo Primero se crea el Fondo de Prevención Vial de Accidentes de Tránsito que tiene por objeto la implementación de planes y proyectos encaminados a la prevención de tránsito y seguridad vial.

4.2.2.5.6 LIBRO SEXTO DE LA COMISIÓN DE TRANSITO DEL GUAYAS

El Título Primero del Funcionamiento, la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG) es una entidad jurídica seccional con domicilio en la ciudad de Guayaquil y jurisdicción en la Provincia del Guayas.

Sus funciones son dirigir y controlar la actividad operativa y servicios de transporte en el Guayas.

El Título Tercero trata del patrimonio.

La Asamblea dio a la nueva Ley de Tránsito carácter Orgánica, significando que tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinaria, como el Código Penal, y Procedimiento Penal, sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones sobre demás actos y decisiones, por cuanto así lo determina el art. 425 de la Constitución de la República del Ecuador, aprobada el 28 de Septiembre del 2008, y publicada en el registro oficial el 20 de Octubre del 2008.

A los contraventores se los empezó a citar a partir del 8 de Octubre del año 2008, una vez elaborado el formato único de boletas, los agentes de control de tránsito empezaron a desarrollar su labor y encontraron un alto índice de incumplimiento a las disposiciones legales en materia de tránsito, el que fue trasladado a los juzgados de tránsito, saturándose de partes policiales por contravenciones de tránsito.

El 17 de marzo del 2011, el pleno de la Asamblea Nacional conoció y se pronunció sobre la objeción parcial en un proyecto de **LEY ORGANICA**

REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, presentada por el señor presidente Constitucional de la República. La cual fue publicada el día martes 29 de marzo del 2011 en el suplemento del Registro Oficial # 415 Frente al desafío que implica el irrespeto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

En esta reforma del 29 de marzo del 2011 tenemos en el LIBRO TERCERO SECCION 7 CONTRAVENCION MUY GRAVE:

“Art. 145.- Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

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

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011”⁴¹.

⁴¹Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Pág. 17.

La misma que infringe el derecho garantizado en la Constitución de la República del Ecuador que, “nadie puede ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”. Ya que el Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, sanciona con prisión, multa y reducción de puntos en la licencia de conducir, transgrediendo de esta manera el derecho Constitucional.

Razón por la cual mi tema es “NO PRISIÓN POR EXCESO DE VELOCIDAD ART. 145 LITERAL “e” DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”.

En consecuencia la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial actual no tiene concordancia con el Art 76 numeral 7 literal “i” de la Constitución de la República del Ecuador; por lo tanto es menester reformar la Ley privilegiando a la Carta magna, puesto que también no se da la debida proporcionalidad entre la infracción y las sanciones, lo cual debe ser estudiada la ley pensando también en los que van a ser víctimas de la misma.

4.3 MARCO JURÍDICO

4.3.1 Constitución de la República del Ecuador

Derecho constitucional: es la constitución de cada Estado la que fija la base, los límites a los que el derecho deberá sujetarse, con principios como el de que nadie es culpable hasta tanto no se lo declare como tal; nadie puede ser condenado sin juicio previo, etc.

En nuestro caso nos referiremos al Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador la cual manifiesta que: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El estado regulara el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”*⁴².

La Constitución de la República del Ecuador claramente exterioriza que *“El estado garantizará la libertad de transporte terrestre y será quien regulara”* (...); dando de esta manera seguridad para poder transportarse a los distintos lugares, la problemática surge que en el Art. 76 numeral 7 literal “i” que dice: *“nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”*⁴³.

⁴² Constitución de la República del Ecuador 2008 Art.394, pág.118.

⁴³ Constitución de la República del Ecuador 2008. Art. 76 numeral 7 literal “i”, pág.31.

En la Constitución de la República del Ecuador en su Título II de los Derechos, Capítulo primero que trata sobre los principios de aplicación de los derechos en su Art. 10.- menciona que *“Las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos son titulares y gozaran de los derechos garantizados en la Constitución y en los instrumentos internacionales. La naturaleza será sujeto de aquellos derechos que le reconozca la Constitución”*⁴⁴.

Nos habla acerca de que las personas gozaran de los derechos garantizados en la Constitución, esto es que ninguna norma puede violar a los derechos Constitucionales.

De igual forma en el Art. 11 numeral 4 de la Constitución menciona que *“Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales”*⁴⁵.

La Constitución es clara al decir que ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales, es decir que cualquier ley que se cree debe respetar a la Constitución.

La Constitución de la República del Ecuador en su título III Garantías Constitucionales, capítulo primero que trata de las garantías normativas, art.84.- *“La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la*

⁴⁴ Constitución de la República del Ecuador 2008 Art. 10, pág. 9.

⁴⁵ Constitución de la República del Ecuador 2008 Art. 11 numeral 4, pág. 9.

*obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades (...)*⁴⁶.

Este artículo se refiere a que la Asamblea Nacional debe *adecuar formal y materialmente las leyes a los derechos previstos en la Constitución*, es decir que cualquier ley que se cree debe ser realizada de forma que no se quebrante a la Constitución, pero al momento de crear la Nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, artículo 145, no tomaron en cuenta este artículo, yendo en contra de la Constitución razón por la cual este artículo debe ser reformado para aplicarlo tomando en cuenta los principios Constitucionales.

En la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 76 numeral 6, que hace mención a los derechos de protección, también exterioriza que: *“La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, o administrativas o de otra naturaleza⁴⁷”*, Lo cual el exceso de velocidad que se sancione con tres penas es exagerado de esta manera yendo en contra del derecho de proporcionalidad.

⁴⁶ Constitución 2008 de la República del Ecuador, art 26, pág. 36.

⁴⁷ Constitución 2008 de la República del Ecuador, art. 76, pág. 31

En la Constitución 2008 de la República del Ecuador, en el Capítulo Segundo de la Función Legislativa, sección tercera, procedimiento legislativo, Art. 133, *“Las leyes serán orgánicas y ordinarias. Serán leyes orgánicas:*

- 1. Las que regulen la organización y funcionamiento de las instituciones creadas por la Constitución”.*
- 2. Las demás serán leyes ordinarias, que no podrán modificar ni prevalecer sobre una ley orgánica”⁴⁸.*

Nuestro análisis puesto que la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial tiene carácter orgánico, es decir no requiere de ninguna otra ley para su ejecución.

La Asamblea dio a la nueva Ley de Tránsito carácter Orgánica, significando que tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinaria, como el Código Penal, y Procedimiento Penal, Código Civil y Procedimiento Civil, sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones sobre demás actos y decisiones, por cuanto así lo determina el art. 425 de la Constitución de la República del Ecuador, aprobada el 28 de Septiembre del 2008, y publicada en el registro oficial el 20 de Octubre del 2008.

“Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente:

⁴⁸ Constitución 2008 de la República del Ecuador, art 133, pág. 51.

La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior”⁴⁹.

La Constitución de la República es clara al manifestar el orden jerárquico de las leyes y en primer lugar está la Constitución razón por lo cual es la Carta magna y por tal razón ninguna ley puede estar por encima de la misma.

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

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo al Art. 1 de la misma exterioriza:

“Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de

⁴⁹ Constitución 2008 de la República del Ecuador Art.425, pág. 126.

dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos”⁵⁰.

Entonces diremos que abarca todo lo relacionado a la organización, planificación, uso de vehículos, protección del peatón, conducción y manejo de semovientes, prevención de accidente de tránsito, juzgamientos de las infracciones de tránsito, siendo esto positivo ya que de no existir ley no se podría controlar el tránsito constituyéndose en un completo caos, el problema radica en la violación de los derechos Constitucionales, al sancionar con tres penas por una misma contravención de tránsito como es el exceso de velocidad.

Como sabemos, todos los conductores ya sea ciudadanos ecuatorianos o Extranjeros residentes o que estén de paso por nuestro País, estamos obligados a respetar las Leyes de Tránsito Ecuatorianas.

TÍTULO HABILITANTE PARA CONDUCIR UN VEHÍCULO

Siguiendo con nuestra investigación hablaremos del título habilitante para conducir un vehículo, es así que en el TITULO II que hace mención DEL CONTROL, CAPITULO I, DE LOS CONDUCTORES, SECCION 1, DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR, en los artículos 89, 90, 92, 94, dicen:

⁵⁰ Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial Art. 1, pág. 3.

“Art. 89.- La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.

Art. 90.- Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir....(..).

Nota: Artículo reformado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011.

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

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011.

Art. 94.- Obligatoriamente se establece la rendición de pruebas: teórica, psicossensométrica y exámenes médicos, para todos los conductores que

van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren rehabilitarse (...).

Nota: Artículo reformado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011⁵¹.

Estos artículos de La Ley de Tránsito nos dan a conocer del título habilitante para conducir que se llama licencia de conducir y el procedimiento para obtener la licencia de conducir o el permiso, ya que sin este documento no estaríamos capacitados para conducir por lo cual estaríamos contraviniendo la respectiva Ley, y se aplicaría la correspondiente sanción.

DE LAS INFRACCIONES DE TRANSITO

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, nos da a conocer acerca de las infracciones de tránsito en el art. 106.

“Art. 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 tránsito⁵².

Entonces diremos que la infracción en si es el quebrantamiento de la norma legal, la cual debe ser castigada para que se cumpla lo establecido y no se

⁵¹ Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, págs. 227, 228, 229, 230.

⁵² Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad vial, art. 106, pág. 65.

ponga en riesgo a las demás personas, es decir es un medio para precautelar la seguridad de los demás.

INFRACCIONES Y SANCIONES CONTEMPLADAS EN LA LEY DE TRANSITO.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial refleja una forma de sanciones a los infractores, el sistema de reducción o pérdida de puntos a la licencia de conducir por cada infracción cometida por el conductor, la misma que tiene vigencia de 5 años, y se otorgan con 30 puntos, se endurecen las penas obligando a respetar las normas jurídicas de tránsito, en nuestro estudio nos referimos específicamente al artículo 145 literal “e” que se sanciona con pérdida de diez puntos en la licencia de conducir, más la prisión y la multa.

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

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

Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, según la siguiente tabla”⁵³.

⁵³ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial Art. 97, pág. 60.

INFRACCIONES PUNTOS

<i>Contravenciones leves de primera clase</i>	- 1,5
<i>Contravenciones leves de segunda clase</i>	- 3
<i>Contravenciones leves de tercera clase</i>	- 4,5
<i>Contravenciones graves de primera clase</i>	- 6
<i>Contravenciones graves de segunda clase</i>	- 7.5
<i>Contravenciones graves de tercera clase</i>	- 9
<i>Contravención muy grave</i>	- 10
<i>Delitos</i>	- 11 - 30

Hemos tomado el artículo mencionado puesto que en el tema que estoy realizando, como es una contravención muy grave, se sanciona con prisión multa y rebaja de 10 puntos a la licencian de conducir.

DE LAS PENAS Y SU MODIFICACIÓN

Art. 123.-“Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:

a) Reclusión;

b) Prisión;

c) Multa;

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

e) Reducción de puntos;

f) Trabajos comunitarios.

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

En todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la Ley de Tránsito y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción”⁵⁴.

Respecto a mi trabajo se habla de prisión, multa y reducción de puntos, es decir se aplica para la misma contravención tres sanciones.

DE LAS CONTRAVENCIÓN.- Se trata en el tercer libro Título III, Capítulo V, art. 138 – 146.

En la Ley de Tránsito no contiene disposición legal de la definición de contravenciones, solo es clasificada las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones.

Lo que nosotros podemos decir que contravención es el incumplimiento de lo ordenado, transgresión a la ley cuando se obra contra ella.

Las contravenciones de tránsito en nuestra legislación se produce al igual de los delitos de tránsito por imprudencia, impericia, negligencia, o inobservancia a

⁵⁴ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial art. 123, pág. 71.

la ley y reglamento, y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito, señales de tránsito, por parte de peatones y conductores de vehículos.

Al constituir una violación a la ley, las contravenciones de tránsito tienen suma importancia en nuestra sociedad, existiendo gran cantidad de usuarios de las vías públicas y se ven envueltos en un sinnúmero de faltas a la Ley de Tránsito, cabe resaltar que los extranjeros tienen los mismo derechos y obligaciones que los ciudadanos ecuatorianos, siendo las mismas sanciones que se les imponga, sin pretender alegar falta de conocimiento, es de derecho que el desconocimiento de la ley no exime a persona alguna, el Código Civil en su art. 13 dispone, *“la ley obliga a todos los habitantes de la República, con inclusión de los extranjeros; y su ignorancia no excusa a persona alguna”*, con la particularidad de que a los ciudadanos extranjeros de paso por nuestro país no se pueden sancionar con la reducción de puntos en su licencia de conducir, ya que el sistema de reducción de puntos se aplica a licencias de conducir expedidas en el Ecuador, por las Agencias de Tránsito y Seguridad Vial, los Agentes de Tránsito al citar a los contraventores pretenden evitar que se cometan accidentes de tránsito, las contravenciones de tránsito se consideran la antesala de los accidentes de tránsito, es preventiva para los conductores y peatones para alertarles sobre sus errores u omisiones en los cuales incurrir al conducir vehículos, transitar por las vías públicas del país.

Pese a la gran importancia que reflejan las contravenciones, en las ciudades del país, tanto los peatones como conductores sino toman conciencia, no

reflexionan y corrigen la forma de conducir y el uso que hacen de los vehículos, se ven abocados al pago de diversas sanciones pecuniarias y de prisión, el pago de altos valores o porcentajes del salario básico unificado del trabajador, y la pérdida de puntos, llegando inclusive a perder su licencia de conducir.

Las contravenciones de tránsito son actos jurídicos que perjudica el desarrollo y la seguridad social, en contraste con el interés común de la administración de justicia, interés tutelado por normas jurídicas de tránsito que impera en nuestro país.

La Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial nos da a conocer acerca de la clasificación de las contravenciones.

“Art. 138.- Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase”⁵⁵.

La clasificación de las contravenciones de Tránsito dispuesta en el art 138 de la Ley de Tránsito está plenamente relacionada con el art. 97 de este cuerpo legal, que dispone la reducción de puntos a las licencias de conducir profesionales y no profesionales, en el art. 97 de la Ley de Tránsito vigente 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 su Reglamento

⁵⁵ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, art. 138, pág. 71.

respectivo. Las licencias se otorgan bajo el régimen de puntaje en el momento de su emisión el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir, y son otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de 5 años de vigencia y se utilizara un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.

“Art. 139.- contravenciones leves de primera clase.- multa equivalente al 5% de la remuneración básica unificada y reducción de 1.5 punto en su licencia de conducir.

Art.140.- contravenciones leves de segunda clase.- multa equivalente al 10% de la remuneración básica unificada del trabajador y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir.

Art. 141.- contravenciones leves de tercera clase.- multa equivalente al 15% de la remuneración básica unificada del trabajador y reducción de 4.5 puntos en su licencia de conducir.

Art. 142.- contravenciones graves de primera clase.- multa equivalente al 30% de la remuneración básica unificada del trabajador, y la reducción de 6 puntos.

Art. 143.- contravenciones graves de segunda clase.- multa equivalente al 40% de la remuneración básica unificada del trabajador y reducción de 7.5 puntos en su licencia de conducir.

Art. 144.- contravenciones graves de tercera clase.- multa equivalente al 50% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en su licencia de conducir.

Art. 145.- contravenciones muy graves.- sanción con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general reducción de 10 puntos en su licencia de conducir⁵⁶.

Con la creación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pudimos observar que en el Art. 145 literal “e”, hay una exageración en la sanción, puesto que se está sancionando con tres penas por una misma contravención, razón por la cual mi estudio hace referencia a una contravención estipulada de acuerdo a La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como contravención muy grave, así tenemos:

CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE

“Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

- a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;*
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;*
- c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce;*
- d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;*

⁵⁶ Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de marzo del 2011, págs. 269 – 283.

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

f) Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;

g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin el permiso correspondiente; y,

h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.

En el caso del literal a) no se aplicará la reducción de puntos. En los casos señalados en los literales c), f) y h), no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

La reincidencia en el cometimiento de las infracciones contenidas en este artículo serán sancionadas con el doble de lo establecido⁵⁷.

Por lo transcrito anterior mente podemos darnos cuenta que la sanción es drástica y que de acuerdo al literal “e” art 145 de la Ley de Tránsito, personalmente no debe existir la prisión, puesto que se está atentando contra otros derechos como el derecho a un ambiente sano, ya que al estar detenido le causa estrés, causa una alteración en el organismo, otro derecho vulnerado es la debida proporcionalidad entre las infracciones, puesto que la prisión es una exageración en la sanción por exceso de velocidad, al estar sancionando con tres penas por una misma contravención, entonces es como que le están juzgando tres veces por la misma contravención y la Constitución nos indica que nadie podrá ser juzgado tres veces por la misma causa y materia, razón por la cual pido la reforma del artículo 145 literal “e”.

DE LA JURISDICCION Y COMPETENCIA PARA DELITOS Y CONTRAVENCIONES

“Art. 147.- El juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial.

Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial.

⁵⁷ Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pág. 96.

Para la ejecución de las sanciones de las contravenciones leves y graves serán competentes los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos de la circunscripción territorial donde hubiere sido cometida la contravención, cuando éstos hubieren asumido la competencia. Cuando el Agente de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado vaya a sancionar una contravención muy grave, requerirá inmediatamente la asistencia de la Policía Nacional para la detención del infractor.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011.

Art. 148.- En los lugares donde no existan juzgados de tránsito y/o Juzgados de Contravenciones de Tránsito, el conocimiento y resolución de las causas por delitos y contravenciones corresponderá a los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción. Igual regla se aplicará respecto de los agentes fiscales referente a los delitos.

Art. 149.- Para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados en el Reglamento respectivo.

Sin perjuicio de las pruebas previstas en este Capítulo, dentro de un proceso penal de tránsito podrán actuarse todos los actos probatorios previstos en el Código de Procedimiento Penal.

Son aplicables para las infracciones de tránsito las normas que, respecto de la prueba y su valoración contiene el Código de Procedimiento Penal”.

En materia de tránsito como reza la ley respectiva se lo realiza a través de los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, en las Unidades Judiciales de Tránsito.

DEL PROCEDIMIENTO

“Art. 163.- El parte policial por delitos y contravenciones de tránsito, debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias, incluyendo croquis y de ser posible, fotografías que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción.

Los organismos u agentes policiales correspondientes, remitirán al agente fiscal de su jurisdicción, los partes policiales y demás documentos relativos a la infracción, en el plazo de veinticuatro horas bajo la responsabilidad legal de dichos jefes o quienes hagan sus veces. (...).

Art. 164.- Para la sustanciación de los procesos penales de tránsito, el juez considerará el parte policial como un elemento informativo o referencial.

En el caso de nuestro tema tenemos, la fotografía tomada con el foto radar en la cual va impresa el kilometraje en que estaba circulando, la fecha y la hora y el parte policial, entonces estamos hablando de una prueba clara.

DE LAS SENTENCIAS Y RECURSOS

De acuerdo al “Art. 176.- *En materia de tránsito, las sentencias serán susceptibles de apelación. (...)*”⁵⁸.

SENTENCIA

Es la resolución que emite el juez que conoce la causa, sobre el asunto que se está litigando, la sentencia se estructura de tres partes que son:

Expositiva.- La parte donde constan los antecedentes del conocimiento de la causa, la relación circunstancial de la infracción.

Considerativa.- Establece si el proceso ha cumplido con las garantías al debido proceso, si ha dado el trámite establecido en la ley, declara su validez, se hace análisis pormenorizado de las pruebas presentadas de cargo y de descargo y se hace análisis jurídico, aplicando doctrina y jurisprudencia.

Resolutivo.- el juez emite la frase siguiente: ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA, después de utilizar la frase sacramental, se declara la responsabilidad o se confirma su inocencia, citando normas legales que fundamenten su resolución.

⁵⁸ Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial págs. 285, 287.

IMPUGNACIÓN.-

Los contraventores de tránsito en cuanto al exceso de velocidad de acuerdo al artículo 145 literal “e” de la Ley de Tránsito, pueden impugnar pero esto se lo realiza en la audiencia oral de juzgamiento dentro de las 24 horas siguientes, para su juzgamiento en una sola audiencia donde se concederá la prueba. Como es una contravención infraganti, y con las debidas pruebas como el parte policial, la fotografía del radar y la citación tiene que cumplir la pena respectiva, ya que impugnan pero sin base sustancial y al momento que el juez concede el derecho de prueba a la defensa no pueden presentar prueba de inocencia.

DEL JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES

Según el “art. 178.1.- Quien fuere sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave, será detenido y puesto a órdenes del juez competente de turno, dentro de las 24 horas siguientes, para su juzgamiento en una sola audiencia donde se concederá la prueba. A esta audiencia acudirá el agente de tránsito que aprehendió al infractor, al final de la audiencia el juez dictará la respectiva sentencia”⁵⁹.

Como es el caso del artículo 145 literal “e” de la Ley de Tránsito, que es una contravención muy grave, por lo que el infractor es detenido inmediatamente, entonces tiene que cumplir la pena correspondiente.

⁵⁹ Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial pág. 289.

La sentencia del Juez que declara responsabilidad del contraventor se ejecuta con la prisión, el pago de la multa dentro de 10 días hábiles, en caso de mora cancelara multa adicional del 2% mensual hasta el máximo equivalente al 100% de la multa impuesta, y la reducción de 10 puntos a la licencia de conducir.

4.3.3 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Según el art 1 del Reglamento en mención tenemos que:

“Artículo 1.- El presente reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadores de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país”.

Como podemos darnos cuenta que para la correcta aplicación de la Ley es indispensable expedir la reglamentación de las normas contenidas en la Ley Orgánica, puesto que de otra manera sería imposible aplicar la Ley pertinente.

4.3.3.1 DE LAS LICENCIAS POR PUNTOS

De acuerdo al *“Artículo 155.- La pérdida de puntos se aplica exclusivamente al conductor infractor, (...)*. En el caso de exceso de velocidad de acuerdo al art. 145 literal e de la Ley de Tránsito, es una contravención infraganti ya que se le detiene al conductor inmediatamente luego de cometer la infracción, por lo cual

se le sanciona de acuerdo a la Ley, con prisión, multa y la pérdida de puntos a la licencia de conducir, en este caso son menos 10 puntos.

Artículo 156.- La renovación de la licencia de conducir por expiración de su plazo de vigencia, no extingue los puntos previamente perdidos. En consecuencia, la licencia se renovará únicamente con la cantidad de puntos que tenía la licencia caducada.

Artículo 158.- En los registros mencionados en el artículo precedente, se anotaran además los puntos que se reduzcan a quienes condujeran con licencias del exterior. En el evento de que las licencias del exterior sean canjeadas con sus pares nacionales, estas últimas serán emitidas con el número de puntos que corresponda. (...)⁶⁰.

En el caso de nuestro estudio se refiere al exceso de velocidad, por lo tanto es una contravención muy grave por lo cual la reducción de puntos es de diez (-10) a la licencia de conducir lo cual queda registrado, y en caso de seguir cometiendo infracciones puede inclusive perder la licencia de conducir.

4.3.3.2 LÍMITES Y RANGOS MODERADOS DE VELOCIDAD.- El Reglamento nos da a conocer: *“Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes”⁶¹: (Ref. Art.191 RG).*

⁶⁰ Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, artículos 156 al 158, pág. 37.

⁶¹ Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Art. 191, pág. 43.

TIPOS	ÁREA	LIMITES	RANGO MOD. K/h	CONT. GRAVE 1ra. Clase – K/h Art. 142. g)	CONT. MUY GRAVE – K/h Art. 145. e)
LIVIANOS, MOTOS Y SIMILARES	Urbana	50 K/h	10	Entre 50 – 60	Más de 60
	Perimetral	90 K/h	30	Entre 90 – 120	Más de 120
	Rectas en carretera	100 K/h	35	Entre 100 – 135	Más de 135
	Curvas en carretera	60 K/h	15	Entre 60 – 75	Más de 75
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	Urbano	40 K/h	10	Entre 40 – 50	Más de 50
	Perimetral	70 K/h	30	Entre 70 – 100	Más de 100
	Rectas en carretera	90 K/h	25	Entre 90 – 115	Más de 115
	Curvas en carretera	50 K/h	15	Entre 50 – 65	Más de 65
TRANSPORTE DE CARGA	Carretera	40 K/h	10	Entre 40 – 50	Más de 50
	Perimetral	70 K/h	25	Entre 70 – 95	Más de 95
	Rectas en carretera	70 K/h	30	Entre 70 – 100	Más de 100
	Curvas en carretera	40 K/h	20	Entre 40 – 60	Más de 60
TODOS LOS VEHÍCULOS	Intersección no regulada. Zonas escolares	30 K/h	5	Entre 30 – 35	Más de 35
SANCION:				Multa: 30% RBU. Puntos: - 6	PRISION: 3 días Multa: una RBU \$340,00 Puntos: - 10

Ejemplo: Si un vehículo liviano en carretera circula a 100 K/h, está dentro del límite de velocidad establecido; si este vehículo circula entre 100 –135 K/h (Está circulando dentro del rango moderado) consecuentemente, será sancionado con una Contravención Grave de 1ra. Clase (Multa: 30% RBU y – 6 Puntos); si este vehículo circula a más de 135 K/h, se considera (que está circulando fuera del rango moderado), y será sancionado como Contravención Muy Grave: (PRISION: 3 días; Multa: \$ 340,00 y – 10 Puntos).

4.3.3.3 DE LA APREHENSIÓN.

Obligatoriedad de la fotografía.- La notificación de la contravención y la aprehensión tipificada en el Art. 145. e) como Contravención Muy Grave, sólo procederá cuando físicamente exista la fotografía de la infracción, tomada con los medios tecnológicos (foto-radares) aprobados por la Agencia Nacional de Tránsito. Ref. Art. 232 RG.

Reglamento General “artículo 232.- *Para efectos de lo previsto en el artículo 145.e) de la Ley, la aprehensión del conductor infractor solo procederá cuando se haya obtenido la fotografía de la infracción tomada con los medios tecnológicos aprobados por la ANT*”⁶².

4.3.3.4 NOTIFICACIONES, SANCIÓN E IMPUGNACIÓN

“Artículo 237.- El procedimiento para la notificación de una contravención es la siguiente:

⁶² Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, art. 232, pág. 239.

1. *La citación o parte se notificará personalmente al momento de cometer la infracción; en la misma deberá constar el nombre del agente de tránsito, su firma o rubrica.*
2. *El agente de tránsito, para emitir la citación o parte, solicitará al infractor la matrícula, el SOAT, su licencia de conducir, la cedula de ciudadanía cuando se trate de peatones, y en el caso de ser extranjero se solicitara su pasaporte o la copia notariada del mismo, y la traducción de la licencia de conducir cuando fuere el caso.*
3. *Una copia de la citación o parte será entregada al infractor, en la cual se señalaran las contravenciones cometidas, el nombre, número de cédula del contraventor, y demás datos concernientes;*
4. *El agente de tránsito remitirá el original de la citación o parte de la Unidad Administrativa o los GADs, según corresponda, en el plazo de hasta 24 horas, pudiendo realizar este envío de manera física, digitalizada o a través de medios electrónicos con firmas digitales.*
5. *Una copia quedará en el registro del agente que emitió la contravención para su descargo;*
6. *El infractor tendrá el plazo de 3 días para impugnar la contravención, contados a partir de la fecha de la citación;*
7. *Si la contravención fuere impugnada, el presunto contraventor deberá, en el término de dos días luego de haber presentado la impugnación, notificar por escrito a la Unidad Administrativa, o a los GADs, según corresponda con una copia certificada de la impugnación realizada. (...).*

8. *Ante la impugnación de la citación o parte en el tiempo señalado, el Juez concederá un término de prueba de tres días vencido el cual pronunciara sentencia a un en ausencia del infractor y comunicara a la autoridad de transito correspondiente por escrito o por vía electrónica.*
9. *De no haberse presentado la impugnación en el tiempo prescrito, se entenderá que la contravención ha sido aceptada por el infractor, y transcurrido el término de cinco días contados a partir de la citación, la autoridad de tránsito correspondiente procederá al registro y reducción de puntos. (...).*
10. (...).
11. *Las citaciones o partes que contengan pruebas practicadas mediante dispositivos electrónicos, magnéticos, digitales constituyen evidencia en el proceso.*
12. (...).
13. *Las multas impuestas por contravenciones de tránsito serán canceladas en las Unidades Administrativas en los GADs o en los bancos autorizados para el efecto⁶³.*

En este artículo nos da a conocer los pasos a seguir para los contraventores, pero hay que dejar claro que en el caso de exceso de velocidad a las 24 horas ya el juez dicta sentencia, pero el conductor está detenido puesto que es una contravención infraganti que más bien diríamos que se puede impugnar pero no

⁶³ Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial, pág. 50.

hay pruebas que le liberen de culpa por lo cual el conductor debe cumplir la pena.

4.3.3.5 Sanción por el uso de medios tecnológicos para evadir los controles.- Queda prohibida la homologación y el uso o porte en vehículos, de partes, piezas, equipos, materiales, y en general de cualquier instrumento o aparato (anti radares) que pueda ser empleado para evadir los controles y el cumplimiento de las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, este Reglamento y demás normas relacionadas que expidan la Agencia Nacional de Tránsito.

En caso de que un vehículo circule portando alguno de los aparatos o materiales mencionados en el apartado anterior, se entenderá que el mismo no cumple las normas y condiciones técnica mecánicas adecuadas, y por ende su conductor será sancionado según lo previsto en el Artículo 142 letra h) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. (Contravención Grave de 1ra. Clase; SANCIÓN: 30 % RBU y – 6 puntos en la licencia de conducir) Ref. Art. 118 RG.

Desde mi punto de vista si se coloca un antirradar es porque quieren que no le detecten la infracción y la sanción es más leve que si comete la infracción por exceso de velocidad siendo algo absurdo ya que si realiza la colocación es porque quiere evadir el control y es quien más infracciones por exceso de velocidad va a cometer.

4.3 LEGISLACIÓN COMPARADA

Para tratar sobre el derecho comparado es procedente indicar algunas definiciones, de esta rama del derecho.

Guillermo Cabanellas dice: que “*Derecho comparado es una rama de la Ciencia General del Derecho que tiene por objeto el examen del derecho positivo vigente en los diversos países*”.⁶⁴

De esta definición se puede concluir que en una investigación jurídica, se examina las legislaciones vigentes de derecho positivo en muchos países, sobre el tema que se investiga es imposible por su excesiva complejidad, por lo que he elegido examinar las legislaciones de Colombia y Venezuela.

4.4.1 Con Colombia.

De acuerdo al Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia:

“Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito pagaran multas líquidas en salarios mínimos diarios vigentes así:

⁶⁴ Diccionario Jurídico Elemental – Guillermo Cabanellas de Torres – Editorial Heliasta Página 70.

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

Inciso 31.

- **Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida⁶⁵.**

Ley 769 del 6 de agosto de 2002

El exceso de velocidad tiene una multa de 15 salarios mínimos diarios, sin importar por cuántos kilómetros por hora se supere el límite establecido. Es decir, **la sanción es la misma si es sorprendido a 90 kilómetros por hora o a 110, en una zona limitada a 80 kilómetros por hora, la sanción es una sola y se sanciona pecuniariamente.**

4.4.2 Con Venezuela.

De acuerdo a la Ley de Tránsito de Venezuela, **“artículo 169. Serán sancionados o sancionadas con multas de diez unidades tributarias (10 U.T.), quienes incurran en las siguientes infracciones:**

⁶⁵ Código Nacional de Tránsito Terrestre Colombiano Art. 131 literal “c” inciso 31 págs. 91, 93.

Numeral 3.

3. Conducir vehículos sobrepasando el límite permitido de velocidad⁶⁶.

Como es de ver en estas dos legislaciones de los países vecinos, la sanción por la infracción de exceso de velocidad es de forma pecuniaria, mientras que en nuestra legislación se sanciona con prisión, multa y puntos menos a la licencia de conducir, con lo cual estoy demostrando que en estas legislaciones no existe prisión por exceso de velocidad.

Lo que se considera que es una exageración en la aplicación de la ley de tránsito de nuestro país ya que se está privando de libertad a las personas por una contravención, puesto que existen otros mecanismos para tal situación, por ejemplo retirándoles la licencia de conducir por un mes, como puede ser también subir el costo de la multa, reducirles los puntos a la licencia de conducir de diez a quince, realizando trabajos comunitarios, o exigirles a seguir cursos en el cual se le otorgue certificados para que puedan conducir, en fin e indicado unas posibles soluciones a la problemática, pero personalmente no estoy de acuerdo que se prive de libertad a una persona por la infracción antes mencionada.

⁶⁶ Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en Venezuela de 8 de julio de 2008, págs. 51, 52.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1 Materiales utilizados.

Dentro de la presente investigación he utilizado los materiales como computadora, materiales de escritorio como fichas nemotécnicas y bibliográficas, de la misma forma he utilizado Xerox copias, anillados y empastados para la presentación del presente proyecto y desarrollo de tesis, que me permitieron desarrollar la sustentación de la misma.

Se ha utilizado libros sobre doctrina, códigos, leyes sobre Transito, los mismos que me permitieron tener conceptos particulares y generales del tema.

Y los materiales de escritorio como papelería, esferográficos, lápices, borradores.

5.2 Métodos

Para el desarrollo de la presente investigación se procedió a la aplicación de los métodos científico, inductivo, deductivo.

5.2.1 Método Científico.- El método científico utilizado nos permitirá verificar nuestra investigación.

5.2.2 Método Inductivo.- Que mediante el análisis de las normativas existentes en las Leyes de Tránsito, se identifica los problemas existentes en esta materia.

5.2.3 Método Deductivo.- Por el cual la conclusión está implícita en las premisas de los hechos y si la conclusión es válida el razonamiento también es válido.

5.3 Procedimientos y Técnicas

Los procedimientos y técnicas se han aplicado cuidando que guarden la debida coherencia con los métodos escogidos para esta investigación.

Así tenemos:

Para la recolección de información se utilizaron:

5.3.1 Observación.- La observación simple permitió conocer hechos que de algún modo tienen un cierto carácter público, para lo cual se utilizó un cuaderno de apuntes que facilitó anotar lo observado.

5.3.2 Encuestas.- La recolección de información mediante encuestas se realizó a través de un cuestionario, el mismo que estaba dirigido a conductores, policías, abogados en libre ejercicio profesional; un total de treinta personas de la ciudad de Ambato, con el fin de conocer las actitudes y opiniones relacionadas al tema materia de la presente investigación.

6. RESULTADOS

6.1. Análisis de la aplicación de la encuesta.

Encuesta realizada a 30 personas, entre ellos: conductores, policías y profesionales del derecho.

PRIMERA PREGUNTA

¿Cree usted que la ciudadanía conoce sobre las contravenciones de tránsito?

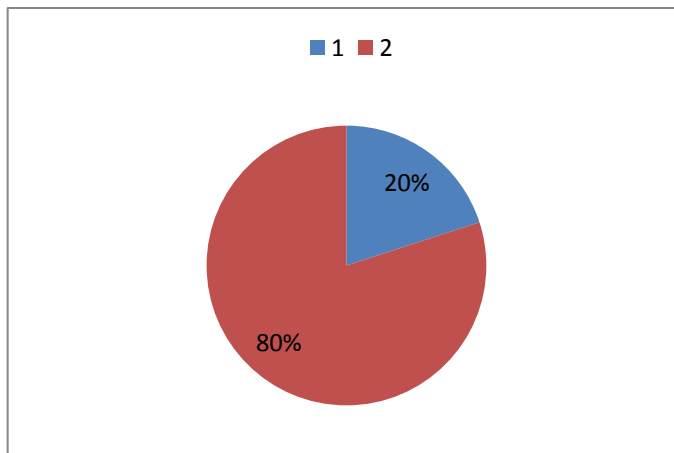
CUADRO Nº 1

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	6	20%
No	24	80%
total	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a conductores policías y profesionales del derecho, de la ciudad de Ambato.

Elaboración: Camilo Ruiz Moreno

GRÁFICO N° 1



Interpretación.- De acuerdo a los datos presentados en esta interrogante podemos darnos cuenta que son muy pocas personas las que conocen sobre las contravenciones de tránsito.

Análisis.- De los treinta encuestados, tres que representan el 10%, si conocen sobre las contravenciones de tránsito trece encuestados que representan el 4%, no conoce las contravenciones de tránsito y 23 encuestados que representan el 23%, manifiestan que son muy pocos los que conocen sobre las contravenciones de tránsito.

SEGUNDA PREGUNTA

¿Está usted de acuerdo que por exceso de velocidad se sancione con prisión, multa y pérdida de puntos en la licencia de conducir, de acuerdo al artículo 145 literal e de la Ley de Tránsito?

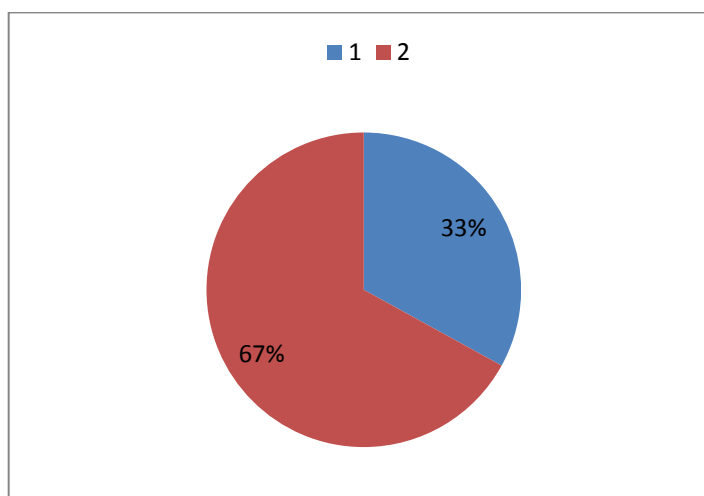
CUADRO Nº 2

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	10	33%
No	20	67%
Total	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a conductores, policías y profesionales del derecho, de la ciudad de Ambato.

Elaboración: Camilo Ruiz Moreno

GRÁFICO Nº 2



Interpretación.- En cuanto a esta segunda pregunta se puede constatar que no están de acuerdo con las sanciones por exceso de velocidad.

Análisis.- En cuanto a esta interrogante, diez de los encuestados, que representan el 33%, si están de acuerdo con la sanción por exceso de velocidad, veinte de los encuestados que representan el 67% no están de acuerdo.

TERCERA PREGUNTA

¿Cree usted que el art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial que sanciona con tres penas por una misma contravención, transgrede los Derechos Constitucionales?

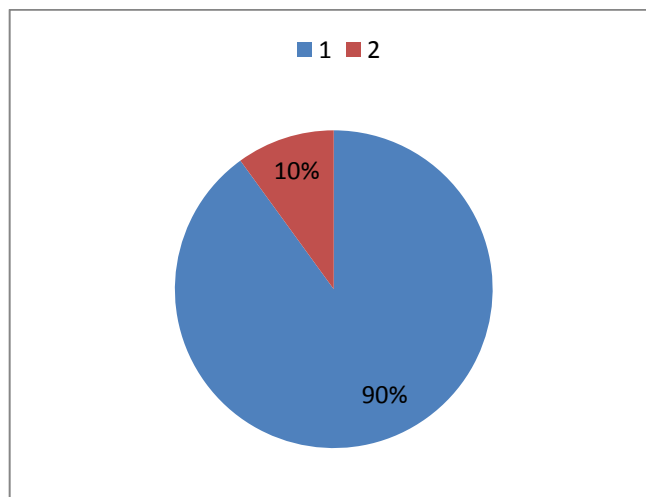
CUADRO Nº 3

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	27	90
No	3	10
Total	20	100

Fuente: Encuesta realizada a conductores, policías y profesionales del derecho de la ciudad de Ambato.

Elaboración: Camilo Ruiz Moreno

GRÁFICO Nº 3



Interpretación.- Un alto porcentaje de los encuestados expresan que si se transgrede los derechos Constitucionales.

Análisis.- De la totalidad de encuestados, veintisiete que corresponden al 87% consideran que si se transgrede los derechos constitucionales y tres de los encuestados que corresponden al 10% manifiestan que no.

CUARTA PREGUNTA

¿Al aplicarse tres sanciones por exceso de velocidad, considera usted que va en contra de la Constitución de la República que dice: “nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”?

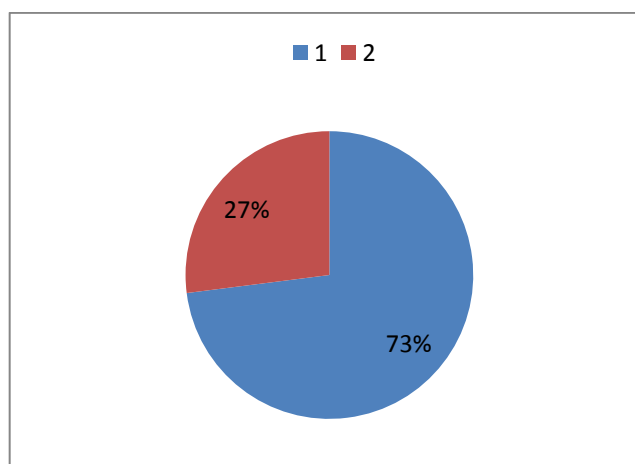
CUADRO N° 4

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	22	73%
No	8	27%
Total	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a conductores policías y profesionales del derecho de la ciudad de Ambato.

Elaboración: Camilo Ruiz Moreno

GRÁFICO N° 4



Interpretación.- Un alto porcentaje de los encuestados expresan que si va en contra de la Constitución de la República que dice: “nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”.

Análisis.- De la totalidad de encuestados, veintidós que corresponden al 73% consideran que si va en contra de la Constitución, y ocho de los encuestados que corresponden al 27% manifiesta que no.

QUINTA PREGUNTA

¿Esta Ud. de acuerdo que se elimine la prisión por exceso de velocidad?

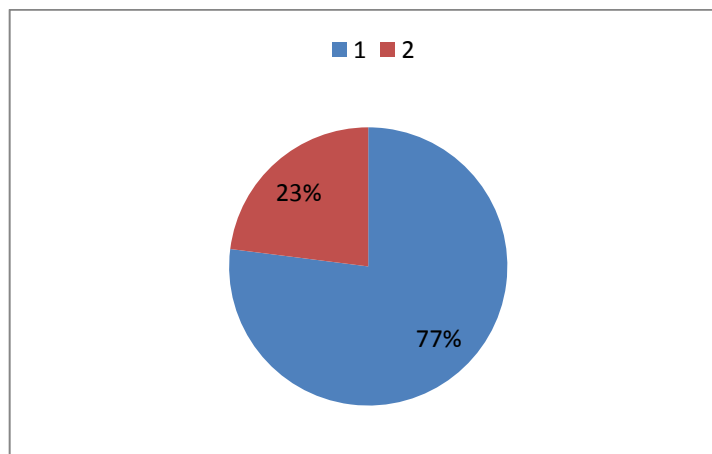
CUADRO N°5

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	23	77%
No	7	23%
Total	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a conductores, policías y profesionales del derecho de la ciudad de Ambato.

Elaboración: Camilo Ruiz Moreno

GRÁFICO N° 5



Interpretación.- El resultado de esta pregunta es que si se elimine la prisión por exceso de velocidad.

Análisis.- De la pregunta realizada se puede observar que veintitrés encuestados que corresponden al 77% si están de acuerdo que se elimine la prisión por exceso de velocidad y siete encuestados que corresponden al 23% no está de acuerdo.

SEXTA PREGUNTA

¿Considera Ud. que es necesario reformar el literal e del art. 145, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a fin de no violentar la norma Constitucional?

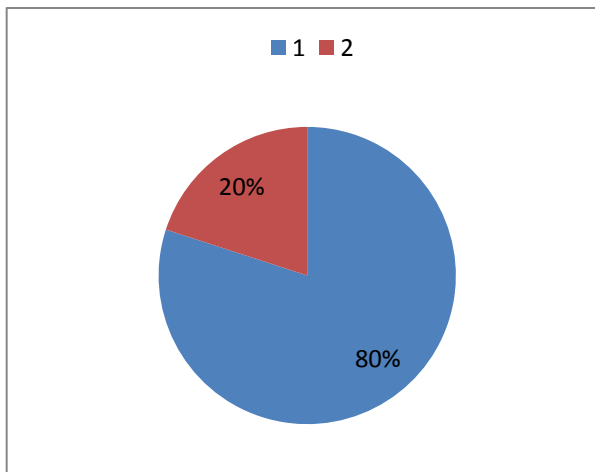
CUADRO Nº 6

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	24	80%
No	6	20%
Total	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a conductores, policías y profesionales del derecho de la ciudad de Ambato.

Elaboración: Camilo Ruiz Moreno

GRÁFICO N° 6



Interpretación Un alto porcentaje de los encuestados expresan que si es necesario reformar el literal “e” del art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a fin de no violentar la norma Constitucional.

Análisis.- De la totalidad de encuestados, veinticuatro encuestados que corresponden al 80% si está de acuerdo que se reforme el literal “e” del artículo 145 de La Ley Orgánica a fin de no violentar la norma Constitucional, seis encuestados que corresponden al 20% no está de acuerdo.

Después de haber realizado las 6 preguntas tanto a policías como a profesionales del derecho y choferes se puede deducir que nuestra teoría sobre el artículo 145 literal “e” de la Ley de Tránsito, está vulnerando los derechos Constitucionales del artículo 76 numeral 7 literal “i” de la Constitución de la

República del Ecuador, puesto que las preguntas realizadas han dado un resultado positivo para el tema de investigación.

6.2. Resultados de la aplicación de la Entrevista

Con el propósito de tener una mejor claridad en mi investigación, fue necesario emprender en la aplicación de diez entrevistas, dirigidas a auscultar el criterio de profesionales del derecho y conductores. Para el efecto se partió de un cuestionario básico de cinco preguntas, que fueron aplicados a cinco abogados en libre ejercicio profesional y cinco conductores de la ciudad de Ambato, cuyos criterios son analizados en forma puntual y sintética a continuación.

1.- ¿Cree usted que la ciudadanía conoce sobre las contravenciones de tránsito?

Según dos de los diez entrevistados indican que la ciudadanía si conoce sobre las contravenciones de tránsito; y el resto indican que no conocen.

2.- ¿Está usted de acuerdo que por exceso de velocidad se sancione con prisión, multa y pérdida de puntos en la licencia de conducir, de acuerdo al artículo 145 literal e de la Ley de Tránsito?

De los diez entrevistados, nueve consideran que no se debe sancionar con prisión, multa y pérdida de puntos en la licencia de conducir; y un entrevistado da su criterio que si se sancione de esa manera.

3.- ¿Al aplicarse tres sanciones por exceso de velocidad, considera usted que va en contra de la Constitución de la República que dice: “nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”?

De una muestra de diez entrevistados siete opinan que si va en contra de la Constitución; y tres de los entrevistados consideran que no.

4.- ¿Esta Ud. de acuerdo que se elimine la prisión por exceso de velocidad?

De los diez entrevistados nueve consideran que si se elimine la prisión por exceso de velocidad y uno de los entrevistados tiene el criterio que no es necesario.

5.- ¿Considera Ud. que es necesario reformar el literal e del art. 145, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a fin de no violentar la norma Constitucional?

De los diez entrevistados nueve consideran que es importante que la Asamblea Nacional, proceda a reformar el literal “e” del artículo 145 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y uno de los entrevistados tiene el criterio que no es necesario dicha reforma.

6.3. Estudio de Caso

Continuando con nuestro trabajo, hemos llegado al estudio de caso en el cual voy a dar a conocer como se procede.

Para realizar el control de velocidad de acuerdo al artículo 145 literal e, de la Ley de Tránsito la Policía realiza el operativo de RADARES, mediante el cual se procede a detener la marcha de los vehículos que están circulando a exceso de velocidad.

En la foto radar está indicando el lugar, la fecha, la hora, el kilometraje al que tenía que estar circulando y el kilometraje al que estaba circulando al momento de cometer la infracción, es decir que es una infracción infraganti, por lo cual la policía procede a detener inmediatamente al contraventor, al cual le solicitan los documentos, como son, la licencia y la matrícula del vehículo, le revisan los datos y proceden a detenerle indicándole que está circulando fuera del rango moderado, luego lo trasladan a un lugar de salud para su valoración médica, posterior a CDP, no sin antes hacerle conocer sus derechos estipulados en la Constitución de la República del Ecuador Art 77.- En todo proceso penal en que se haya privado de la libertad a una persona, se observaran las siguientes garantías básicas:

Numeral 3. Darle a conocer las razones de su detención, la identidad de la autoridad que ordenó, la de quienes la ejecutan y la de las personas responsables del respectivo interrogatorio, y el numeral 4. El derecho del

detenido a permanecer en silencio, a solicitar la asistencia de un abogado, o de una defensora o defensor público en el caso de que no pudiera designarlo por sí mismo, y a comunicarse con un familiar o con cualquier persona que indique.

En este caso tenemos como procesado al señor: NN, que es la persona quien cometió la infracción, y al ofendido que es la Agencia Nacional de Tránsito, puesto que no se acató la Ley.

El señor policía que detuvo al infractor presenta el certificado médico, la citación y la fotografía tomada por el foto radar al momento de la infracción, particular que pone en conocimiento del JEFE PROVINCIAL DE CONTROL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LA SUBZONA CORRESPONDIENTE, para fines consiguientes de Ley, el mismo que remite al señor Juez correspondiente, para los fines legales pertinentes.

A la AUDIENCIA ORAL DE PRUEBA Y JUZGAMIENTO POR CONTAVENCIÓN MUY GRAVE, COMPARECEN: El aprehendido NN, con su Defensor Particular; o el defensor público, el autor del parte policial.- El señor Juez, de conformidad con lo dispuesto en el art. 178.1 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, da por iniciada la diligencia, concediendo la palabra al señor policía quien previo Juramento de Ley indica que es suya la firma y rúbrica constante al final del parte policial y foto radar, se ratifica en el contenido del mismo y documentación adjunta, indicando además que se encuentra presente la

persona a quien aprehendió.- luego se concede la palabra al aprehendido NN, quien indica algún justificativo, o simplemente expresa que la exposición en defensa de sus derechos lo hará su defensor.

Por su parte el señor JUEZ considera: Se ha procedido a la detención del señor NN, en infracción flagrante, quien se ha encontrado conduciendo un vehículo automotor, circulando dentro de la zona urbana a una velocidad de 063 Km/h conforme se desprende de la prueba técnica, foto radar, presentada y adjuntada al parte policial, excediendo los límites de velocidad fuera del rango moderado, observando lo dispuesto en el Art. 191, numeral1 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, y lo dispuesto en el Art. 119 del Código de Procedimiento Penal, Ley supletoria en materia de tránsito, determinándose de esta manera la existencia material y objetiva de la infracción.- La defensa del encausado no ha desvirtuado las presunciones de responsabilidad que pesan en su contra, estableciéndose su responsabilidad en el cometimiento de la contravención en virtud a la prueba practicada.

Por lo cual el Juez procede a sancionar a NN, a las penas de TRES DÍAS de prisión, al pago de la MULTA de \$340,00 dólares americanos, equivalente a una remuneración básica unificada del trabajador en general; y, la reducción de 10 PUNTOS en la licencia de conducir, por estar incurso en la contravención muy grave de tránsito prevista y sancionada en el Art. 145, literal e) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, **descontándose el**

tiempo que hubiese permanecido detenido por esta causa. La pena la cumplirá en el Centro de Rehabilitación Social del lugar del cometimiento de la infracción.

Las notificaciones se las realiza a la Agencia Nacional de Tránsito, representado por Dr./Ab. COMISION DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DE TUNGURAHUA, y a NN en la casilla de su defensor y correo electrónico del mismo o en su caso a la DEFENSORIA PÚBLICA.

Por tal motivo es mi trabajo investigativo no prisión por exceso de velocidad, porque al actuar de esta manera se puede perder el trabajo ya que si falta tres días al trabajo injustificadamente queda automáticamente sin el trabajo, siendo esta sanción drástica y que si nos ponemos en puestos estratégicos con los foto radares, casi todos por no decir todos los conductores que están transitando por ese sector serian detenidos por estar fuera del rango moderado.

A continuación enumerare los artículos que se utilizan con su respectiva Ley:

La Constitución de la República del Ecuador:

Artículos. 77 numeral 3 y 4, art.82 y 83 numeral 1, que indica sobre los derechos de protección.

Ley Orgánica reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial:

Art. 178.1 que habla de quien debe juzgar.

Art. 179 que habla de la boleta de la contravención

Art.145 literal e, de la sanción por exceso de velocidad fuera del rango moderado.

Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial:

Art.191, numeral 1, que nos indica los rangos de velocidad

Art. 232 Ibídem, que nos indica cuando procede la detención del infractor:

Código de Procedimiento Penal

Artículos 119 y 305 que es una Ley supletoria en materia de Tránsito.

7. DISCUSIÓN

7.1 Verificación de Objetivos

Objetivo General

“Realizar un estudio Jurídico Doctrinario de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, acerca de las sanciones que se imponen por exceso de velocidad”.

Referente al Objetivo General, una vez realizado el estudio Jurídico, Doctrinario se puede determinar que existe exceso de sanciones por una misma contravención de tránsito, y que la prisión es una sanción drástica.

Objetivos Específicos

“Demostrar que los derechos de los ciudadanos tales como “no ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia” se ve afectado porque se está sancionando con tres penas por una misma contravención”.

Relativo a este objetivo específico, se puede comprobar que si se está afectando el derecho de los ciudadanos, puesto que se está sancionando con

tres penas por una misma contravención y no existe la debida proporcionalidad entre la infracción y la sanción.

“Realizar un estudio comparado con las legislaciones de otros países en relación a las sanciones que se otorgan a la contravención por exceso de velocidad”.

En lo que tiene que ver con este objetivo específico, al realizar el análisis comparado con las legislaciones de otros países se pudo determinar que no existe tres sanciones como en nuestra legislación y que las sanciones son pecuniarias mientras que nuestra ley aplica tres sanciones incluso una de ellas es la privación de la libertad.

“Presentar un proyecto de reforma legal a fin de establecer una sola sanción por contravención de exceso de velocidad”.

Concerniente a este objetivo específico, considero necesario plantear una alternativa de solución a esta problemática, la misma que consiste en reformar el literal “e” del art.145 a fin de que se sancione con una sola pena la contravención por exceso de velocidad.

7.2 Contrastación de Hipótesis

“El Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que sanciona con prisión multa y reducción de puntos en la licencia de conducir, transgrede el derecho garantizado en la Constitución de la República del Ecuador como es el que “nadie puede ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”.

Luego de la Investigación de Campo aplicada a través de los instrumentos como las encuestas, análisis e interpretación; se ha podido contrastar como afirmativa nuestra hipótesis planteada, puesto que si se transgrede los derechos garantizados en la Constitución de la República del Ecuador.

7.3 Fundamentación Jurídica para la Propuesta de Reforma Legal.

El transporte en la actualidad es muy necesario para todas las personas ya que es un medio a través del cual podemos movilizarnos con facilidad a los lugares requeridos, contribuyendo de esta manera al desarrollo del país.

De allí viene la necesidad de reforma a la Ley, ya que la Constitución de la República del Ecuador indica que: **Art. 75.-** “Toda persona tiene derecho al

acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley”, así como también lo indica el **Art. 76**. En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: **6.** “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”. **7.** “El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías”: **i).** “Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”.

Considero que para poder tener libre acceso a la tutela efectiva, al debido proceso y a la seguridad jurídica es necesario reformar la Sección séptima que trata de la Contravención muy grave literal e de la Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que entro en vigencia a través de la publicación en el Registro Oficial 415-S, del 29 de marzo del 2011.

8. CONCLUSIONES

Por cuanto he realizado un estudio analítico, jurídico y doctrinario; y una vez obtenido los resultados del trabajo de campo, he llegado a obtener las siguientes conclusiones:

1.-Una vez realizado el estudio Jurídico Doctrinario acerca de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento se pudo determinar que si existe un exceso de penas por una misma contravención.

2.- La Ley de Transito vigente, al aplicar la sanción por exceso de velocidad de acuerdo al art. 145 literal e, que sanciona con tres días de prisión, multa de una remuneración básica del trabajador en general y diez puntos menos en la licencia de conducir, está atentando los derechos de libertad, el derecho de protección y el principio de proporcionalidad contemplados en la Constitución de la República del Ecuador, art. 76 numeral 6 y numeral 7 letra i).

3.- Una vez realizado el estudio comparado con otras legislaciones se ha podido notar que en los países vecinos no existe prisión por exceso de velocidad.

4.- La principal causa de exceso de velocidad es la falta de cultura de circulación, además existe desconocimiento de la ciudadanía respecto al contenido de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y su Reglamento.

5.- Considerando que existe error al aplicar la ley por exceso de velocidad se plantea realizar una reforma a la misma en la cual no exista prisión.

9. RECOMENDACIONES

- 1.- El órgano legislativo deberá garantizar de forma real, la aplicación directa e inmediata del derecho de protección, que nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia y de la debida proporcionalidad consagrado en la Constitución de la República como norma suprema en relación a la materia de tránsito. La Asamblea Nacional debe tramitar la reforma del Art. 145 literal (e) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el sentido que no exista prisión por exceso de velocidad.
- 2.- Que el trabajo de investigación sea enviado a las autoridades pertinentes para que se considere su estudio y aplicación.
- 3.- Que en la Asamblea, las personas que realizan las leyes, realicen un estudio técnico jurídico, de la Ley de Tránsito y su Reglamento, pensando en los que van a ser afectados.
- 4.- Que se de apertura a la opinión y recomendación de los conductores que son los involucrados en esta reforma.
- 5.- Los conductores de vehículos, y los peatones debemos cambiar de actitud, tener un cabal conocimiento de la Ley de Tránsito; conociendo la ley podemos cumplir nuestras obligaciones y exigir nuestros derechos, no todos conocen su alcance, por lo que una de las causas para la comisión de las contravenciones de tránsito es su desconocimiento.
- 6.- Propongo además, que la Asamblea Nacional conjuntamente con la Agencia Nacional de Control de Tránsito deben implementar una difusión masiva a través de los distintos medios de comunicación (radio, prensa y televisión) con el propósito de informar y sensibilizar a la sociedad en el ejercicio de los derechos ciudadanos y garantías constitucionales para evitar futuros atropellos y violaciones al debido proceso en de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

9.1.- PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA

REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA CONSTITUYENTE

CONSIDERANDO:

- Que es deber del estado garantizar al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión.
- Que el sistema procesal es un medio para la realización de justicia, según la Constitución de la República del Ecuador garantizando los principios de inmediación y celeridad ;
- Que la Constitución de la República del Ecuador, indica que todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso;
- Que corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.
- Que corresponde presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra según nuestra carta magna.

- La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente las leyes y demás normas jurídicas a los Derechos previstos en la Constitución.

En ejercicio de sus atribuciones conferidas en el numeral 6to., del artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente reforma a la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

LEY REFORMATORIA AL LITERAL “E” DEL ART. 145 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Deróguese el literal “e” del artículo 145 y créese en su lugar el artículo 145.5 que dirá lo siguiente

Art. 145.5.- Incurre en contravención muy grave quien conduciendo un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado de conformidad con el reglamento correspondiente y será sancionado con reducción de quince puntos en su licencia de conducir.

Disposición final.- La presente reforma entrara en vigencia en todo el territorio nacional, desde su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano,
en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a
los 30 días del mes de abril del año 2014.

PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL. SECRETARIA GENERAL.

10. BIBLIOGRAFÍA

- 📖 BRIDGES, J.K. HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES, TRANSPORTE TERRESTRE. EDITORIAL SALVAT SA. DE EDICIONES – PAMPLONA.
- 📖 CADENA CRESPO, MARCO MARCELO. LAS INFRACCIONES O DELITOS DE TRÁNSITO CON SUS ANALOGÍAS A LOS DELITOS DEL HOMICIDIO O AL ASESINATO. EDITORIAL CRISSAN COLOR. QUITO-ECUADOR. 1998
- 📖 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. AÑO 2008.
- 📖 CÓDIGO CIVIL. CORPORACIÓN DE ESTUDIOS, AÑO 2012.
- 📖 CÓDIGO PENAL
- 📖 CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL
- 📖 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE COLOMBIANO
- 📖 DERECHO PENAL EN EL ECUADOR. AUTOR: JORGE ZAVALA VAQUERIZO
- 📖 DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA – EDITORIAL ESPASA CALPE S.A. 1999.
- 📖 DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO, ESPASA CALPE
- 📖 DICCIONARIO JURÍDICO ELEMENTAL – GUILLERMO CABANELLAS DE TORRES – EDITORIAL HELIASTA.
- 📖 Dr. SILVA ALTAMIRANO, WALTER. ESTUDIO TÉCNICO DE LA LEY DE TRÁNSITO

- 📖 ENCICLOPEDIA ENCARTA 2010.
- 📖 ENCICLOPEDIA LABOR, TOMO 10 AVANCES DEL SABER; CIENCIAS, TÉCNICA; CULTURA, CIENCIAS DE LA NATURALEZA, CIENCIA HUMANA; CIVILIZACIONES Y CULTURAS.
- 📖 GUERRERO VIVANCO WALTER, “DERECHO PROCESAL PENAL”, TOMO I, PUDELECO, EDITORES S.A, QUITO-ECUADOR, ENERO DE 1.996
- 📖 GUÍA DE INVESTIGACIÓN JURÍDICA MED.
- 📖 LEY DE TRÁNSITO PUBLICADA EN EL REGISTRO OFICIAL N° 92 DE 30 OCTUBRE 1963.
- 📖 LEY DE TRÁNSITO PUBLICADA EN EL REGISTRO OFICIAL 576 DEL 3 DE SEPTIEMBRE DE 1965.
- 📖 LEY DE TRÁNSITO TRANSPORTE TERRESTRE, PUBLICADA EN EL REGISTRO OFICIAL N° 689 DEL 5 DE MAYO DE 1995.
- 📖 LEY DE TRÁNSITO TRANSPORTE TERRESTRE, PUBLICADA EN EL REGISTRO OFICIAL N° 1002 DEL 2 DE AGOSTO DE 1996.
- 📖 LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.
- 📖 LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN VENEZUELA DE 8 DE JULIO DE 2008.
- 📖 REGISTRO OFICIAL NO 438, DEL 16 DE MAYO DE 1986
- 📖 REGISTRO OFICIAL. NO 1002 DEL 2 DE AGOSTO DE 1996.
- 📖 REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

📖 SILVA A. WALTER- ESTUDIO TÉCNICO JURÍDICO DE LA LEY DE TRANSITO.

📖 SÓFOCLES, TRAGEDIAS: ÁYAX, LAS TRAQUINIAS, ANTÍGONA, EDIPO REY, ELECTRA, FILOCTETES, EDIPO EN COLONO, EDITORIAL GREDOS: MADRID, 1981/2002 (1RA EDICIÓN, 4TA REIMPRESIÓN). ISBN 84-249-0099-5.

INTERNET.

📖 Página Web: WWW.biliken.com.ar/notaJoseMicrofono.php?ID=1656

📖 Página Web: WWW.elkioscoscobloggero.blogspot.com/

📖 Página Web: [www.revistasexelencias.com/Motor/a\(274874\)-](http://www.revistasexelencias.com/Motor/a(274874)-)

[Se%C3%B1alizaci%C3%B3n-Vial-lenguaje-universal.html](http://www.revistasexelencias.com/Motor/a(274874)-Se%C3%B1alizaci%C3%B3n-Vial-lenguaje-universal.html).

📖 Página web: Seguridad vehicular, Antecedentes históricos. www.conatec.cl.

📖 Páginaweb. <http://www.cronica.com.ec/index.php?option=contenet&view=article&catid=34%3Alocales&id=4020%Acomision-provincial-de-transito-asmune-funciones-de-matriculación-y-licencias&Itemid=56>. Entrega de instalaciones y archivo Comisión Provincial de Tránsito de Loja.

📖 <http://estudiojuridicoeras.blogspot.com/2011/05/infracciones-y-sanciones-contempladas.html>

📖 <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial.html>

11. ANEXOS

Anexo 1. Proyecto de tesis

1.- TEMA

**“NO PRISIÓN POR EXCESO DE VELOCIDAD ART. 145
LITERAL “e” DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL”.**

2.- PROBLEMÁTICA

La ley de tránsito publicada en el Registro oficial # 1002 de fecha 2 de Agosto de 1996, cuerpo legal que contempla sanciones de prisión y multas a los conductores que infringen la ley, en el gobierno del Economista Rafael Correa, se dio un cambio en el marco jurídico; la Asamblea tomando en cuenta que no había verdadera política en el ámbito del Transporte Terrestre, que garantice la seguridad y movilidad a los ciudadanos, que es necesario contar con una ley de carácter técnico, que norme de forma integral los aspectos relacionados con el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que la anterior ley de tránsito no contempla normas preventivas, expide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial 398 de fecha 7 de Agosto del 2008; y el Reglamento General de aplicación publicado en el registro Oficial # 376 de fecha 3 de Junio del año 2009.

La Ley Orgánica del 2008 contempla puntajes a las licencias de conducir, además involucra actores sociales que anteriormente no eran sujetos de sanciones, ocasionando reacciones por parte de los conductores y público en general.

A los contraventores se los empezó a citar a partir del 8 de Oct. Del año 2008, una vez elaborado el formato único de boletas, los agentes de control de tránsito empezaron a desarrollar su labor y encontraron un alto índice de incumplimiento a las disposiciones legales en materia de tránsito, el que fue trasladado a los juzgados de tránsito, saturándose de partes policiales por contravenciones de tránsito.

El 17 de marzo del 2011, el pleno de la Asamblea Nacional conoció y se pronunció sobre la objeción parcial en un proyecto de **LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**, presentada por el señor presidente constitucional de la Republica. La cual fue publicada el día martes 29 de marzo del 2011 en el suplemento del Registro Oficial # 415 Frente al desafío que implica el irrespeto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Según la Constitución de la República del Ecuador TITULO II DERECHOS.- Capitulo Octavo.- Derechos de protección, en su Art. 76 numeral 7 literal “i” que dice: **“nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”**... ⁶⁷.

En consecuencia la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial actual no tiene concordancia con el Art 76 numeral 7 literal “i” de la Constitución de la República del Ecuador; por lo tanto es menester reformar la ley privilegiando a la Carta magna en todo su contexto.

Puesto que para una misma contravención como es el caso del *exceso de velocidad* se sanciona con tres penas, prisión, multa y reducción de puntos en la licencia de conducir, Art. 145 literal “e” de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. Que como podemos ver en este caso la aplicación de la Ley es inconstitucional.

⁶⁷ Constitución de la República del Ecuador. Art. 76 numeral 7 literal “i”.

3.- JUSTIFICACIÓN

El tema que se está investigando es de considerable interés e importancia para los profesionales del derecho, operadores de justicia, estudiantes de la carrera de derecho y la sociedad, ya que los conductores en general son personas que colaboran para el desarrollo del país, puesto que unos lo realizan como profesionales del volante en este caso me refiero a las personas que se dedican a la conducción de vehículos como un trabajo para llevar el sustento a sus familias, o como puede ser una persona particular que necesita trasladarse a diferentes lugares así como por ejemplo a sus trabajos a dejar a sus hijos en las escuelas, o transportando lo que producen, etc., entonces estamos hablando de que se necesita de un transporte para poder movilizarnos con facilidad constituyéndose en un medio útil y necesario para ahorrar tiempo y agilizar nuestras actividades diarias de manera eficiente y eficaz para el desarrollo económico social laboral, etc. Lo que intensifica la creciente necesidad del desplazamiento de bienes y personas de un lugar a otro del país.

Después de haber observado varios casos de aplicación de la ley de acuerdo al art. 145 literal “e”, considero que hay exageración de tres castigos para una misma contravención, (prisión, multa y rebaja de puntos en la licencia de conducir) por esta razón hay abuso en la aplicación de la ley.

Tomando en cuenta que en el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador menciona: “El Estado garantizara la libertad de transporte, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna

naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias”.⁶⁸

Por consiguiente el presente trabajo tiene por objeto confrontar el Art. 76 numeral 7 literal “i”, de la Constitución de la República del Ecuador con el Art. 145 literal “e” de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

⁶⁸ Constitución de la República del Ecuador. Art. 394.

4.- OBJETIVOS.

4.1. GENERAL.

- Realizar un estudio Jurídico Doctrinario de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, acerca de las sanciones que se imponen por exceso de velocidad.

4.2. ESPECÍFICOS.

- Demostrar que los derechos de los ciudadano tales como “no ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia” se ve afectado porque se está sancionando con tres penas por una misma contravención.
- Realizar un estudio comparado con las legislaciones de otros países en relación a las sanciones que se otorgan a la contravención por exceso de velocidad.
- Presentar un proyecto de reforma legal a fin de establecer una sola sanción por contravención de exceso de velocidad.

5.-HIPÓTESIS.

- El Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, que sanciona con prisión multa y reducción de puntos en la licencia de conducir, transgrede el derecho garantizado en la Constitución de la República del Ecuador como es el que “nadie puede ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia”.

6.- MARCO TEÓRICO

LEY

Definición:

“Del latín *lex*, una ley es una regla o norma. Se trata de un factor constante e invariable de las cosas que nace de una causa primera. Las leyes son, por otra parte, las relaciones existentes entre los elementos que intervienen en un fenómeno.

En el ámbito del derecho, la ley es un precepto dictado por una autoridad competente. Este texto manda o prohíbe algo en consonancia con la justicia y para el bien de la sociedad en su conjunto. “⁶⁹

Transporte:

“Medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo,

⁶⁹ <http://definicion.de/ley/#ixzz2PnfcTML0>

el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.”⁷⁰

Transito:

“Tránsito es la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino.

El flujo de vehículos también puede conocerse como tráfico vehicular o tráfico. En las grandes ciudades, el tránsito es un factor que determina en buena parte la vida cotidiana. De acuerdo a las condiciones de tránsito, una persona puede llegar tarde al trabajo o perder varias horas en sus desplazamientos.”⁷¹

Infracción de Tránsito:

Para referirnos al concepto de infracciones de tránsito, en primer término conozcamos que debemos entender por infracción de manera general: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”.⁷²

⁷⁰ <http://www.monografias.com/trabajos/transporte/transporte.shtml>

⁷¹ <http://definicion.de/transito/#ixzz2Pngl15bP>

⁷² CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 1.998, pág. 205.

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.

SEGURIDAD VIAL

Concepto de Seguridad Vial

La Seguridad Vial y su eficiencia están dadas por la participación armónica de los elementos fundamentales del tránsito que son los usuarios, los vehículos y las carreteras, los que en términos generales deben aportar condiciones, que se ajusten a su participación en el sistema.⁷³

Todos somos parte de la seguridad vial, es un sistema que debe funcionar realmente desde dentro y hacia a fuera, los vehículo deben funcionar bien, las carreteras deben tener la señalización adecuada, y los usuarios, es decir las personas, debemos cuidar nuestras vidas siguiendo la línea trazada por la seguridad vial.

Estos son los conceptos de cada uno de los engranajes de este sistema:

- Los usuarios; entendiéndose por éstos a los conductores, peatones y pasajeros, deben tener un conocimiento claro de las disposiciones legales locales que rigen el tránsito y observarlas plenamente. Los conductores en forma especial deben tener los conocimientos, educación, habilidades,

⁷³ <http://www.fitac.org/seguridad/sguridad.htm>

capacidades y destrezas, que unidas a una salud física y mental adecuada, aporten acciones seguras en sus conductas.

- Los vehículos; deben cumplir con las normas técnicas y legales pertinentes, encontrándose en buen estado de funcionamiento, producto de una mantención y reparación oportuna, conforme a sus correspondientes características.
- Las carreteras, deben operar en buen estado de conservación y correctamente señalizadas, en conformidad a la demanda que debe

Satisfacer⁷⁴

“La seguridad vial consiste en la prevención de siniestros de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (colectivo, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta).

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.”⁷⁵

⁷⁴ <http://www.fitac.org/seguridad/sguridad.htm>

⁷⁵ Wiki pedía (Internet)

Todos los conductores ya sea ciudadanos ecuatorianos o Extranjeros residentes o que estén de paso por nuestro País, estamos obligados a respetar las Leyes de Transito Ecuatorianas. La Asamblea Nacional Constituyente, **expidió la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, publicado en el Registro oficial # 398 de fecha 7 de Agosto del 2008**, entrando en vigencia desde ese momento de su publicación sorprendiendo a peatones y conductores, que no estaban de acuerdo a someterse a la nueva normativa Jurídica, por no haber sido socializada, y su **reglamento que fue publicado en el registro oficial suplemento # 604 de 3 de Junio del 2009**, se dio una nueva reforma a la ley de tránsito con el objeto de disminuir el elevado incremento de accidentes de tránsito que ocurren a diario en nuestro país es así que se expide la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, que el 17 de Marzo del 2011 que conoció el pleno de la Asamblea Nacional Constituyente, y se pronunció sobre la objeción parcial presentada por el Presidente Constitucional de la Republica , la cual fue publicada el martes 29 de Marzo del 2011 en el Registro Oficial # 415.

La Asamblea dio a la nueva Ley de tránsito carácter Orgánica, significando que tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinaria, como el código penal, y procedimiento penal, código civil y procedimiento civil, sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones sobre demás actos y decisiones, por cuanto así lo determina el art. 425 de la

Constitución de la República del Ecuador, aprobada el 28 de Septiembre del 2008, y publicada en el registro oficial el 20 de Octubre del 2008 vigente actualmente.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene calidad de Orgánica al adquirir el transporte excepcional importancia en el desarrollo socio económico del país, intensificado por la creciente necesidad del desplazamiento de bienes y personas de un lugar a otro del país.

La Ley Orgánica reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, abarca todo lo relacionado a la organización, planificación, uso de vehículos, protección del peatón, conducción y manejo de semovientes, prevención de accidente de tránsito, juzgamientos de la infracciones de tránsito.

La nueva Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial refleja una nueva forma de sanciones a los infractores, el sistema de reducción o pérdida de puntos por cada infracción cometida por el conductor, las misma que tienen vigencia de 5 años, y se otorgan con 30 puntos, se endurecen las penas obligando a respetar las normas jurídicas de tránsito, ya que está en juego la vida de seres humanos, pretendiendo así cambiar la vieja forma de conducir, que ha ocasionado un sin número de accidentes de tránsito, perdida de muchas vidas, quedando marcadas en las vías los corazones azules, y debiendo recalcar, la participación que tienen los

peatones en la nueva ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por acción u omisión sancionados con multas.

La ley de tránsito publicada en el Registro oficial # 1002 de fecha 2 de Agosto de 1996, cuerpo legal que contempla sanciones de prisión y multas a los conductores que infringen la ley, en el gobierno del Economista Rafael Correa, se dio un cambio en el marco jurídico de la ley de tránsito; la Asamblea tomando en cuenta que no había verdadera política en el ámbito del Transporte Terrestre, que garantice la seguridad y movilidad a los ciudadanos, que es necesario contar con una ley de carácter técnico, que norme de forma integral los aspectos relacionados con el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que la anterior ley de tránsito no contempla normas preventivas, expide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial 398 de fecha 7 de Agosto del 2008; y el Reglamento General de aplicación publicado en el registro Oficial # 376 de fecha 3 de Junio del año 2009.

La Ley Orgánica del 2008 contempla puntajes a las licencias de conducir, además involucra actores sociales que anteriormente no eran sujetos de sanciones, ocasionando reacciones por parte de los conductores de vehículos, y sociedad.

La ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los peatones deban ser sancionados pecuniariamente por infringir la Ley y

cometan contravenciones de tránsito y privados de su libertad cuando sean responsables de Delitos de tránsito.

Entonces con la creación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su reglamento, pudimos observar que en el Art. 145 literal “e”, hay una exageración en la sanción, las cuales deben ser cambiadas puesto que los conductores son gente que colabora con la producción y por ende el desarrollo del país y se les sanciona hasta con **prisión** causando daño a la persona y a sus familiares, cuando se lo podría sancionar de otra manera por ejemplo realizando trabajo comunitario, realizar material didáctico para concientizar a la población, dar charlas sobre el peligro que significa conducir a altas velocidades, en fin que exista una verdadera reflexión y eduque a los demás.

LA NUEVA LEY DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR

Las reformas contempladas en la nueva Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, están enfocadas en mejorar la administración del tránsito, establecer correctivos en el conocimiento, tratamiento y juzgamiento en las contravenciones y delitos de tránsito, para determinar las sanciones correspondientes. En ese sentido es deber y responsabilidad de todos los ciudadanos en general, conocer, cumplir y hacer que se haga efectiva la ejecución de esta nueva ley, que permita mejorar el sistema del transporte y seguridad vial en el país.

INFRACCIONES Y SANCIONES CONTEMPLADAS EN LA NUEVA LEY DE TRANSITO.

⁷⁶“Art. 97.- Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.

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

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

INFRACCIONES PUNTOS

Contravenciones leves de primera clase	- 1,5
Contravenciones leves de segunda clase	- 3
Contravenciones leves de tercera clase	- 4,5
Contravenciones graves de primera clase	- 6
Contravenciones graves de segunda clase	- 7.5
Contravenciones graves de tercera clase	- 9
Contravención muy grave	- 10
Delitos	- 11 - 30

⁷⁶ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial Art. 97

DE LAS PENAS Y SU MODIFICACIÓN

Art. 123.-⁷⁷ Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:

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

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

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

La nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su **Capítulo V** nos da a conocer de las contravenciones.

⁷⁷ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial art. 123.

DE LAS CONTRAVENCIONES

Art. 138.- Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.

Sección VII CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE

Art. 145.- (Sustituido por el Art. 70 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).-⁷⁸

Incorre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

- a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;
- c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce;
- d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;
- e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;

⁷⁸ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Art. 145

f) Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;

g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin el permiso correspondiente; y,

h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.

En el caso del literal a) no se aplicará la reducción de puntos. En los casos señalados en los literales c), f) y h), no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

La reincidencia en el cometimiento de las infracciones contenidas en este artículo serán sancionadas con el doble de lo establecido.

LÍMITES Y RANGOS MODERADOS DE VELOCIDAD:

El exceso de velocidad es la segunda causa de muertes previsibles en accidentes de tránsito en el Ecuador. Sin embargo, la mayoría de conductores consideran que conducir a 120 Km/h es normal, ya que las mejoras aerodinámicas de los vehículos modernos nos dan una mayor estabilidad, pero, lo que muchos no quieren reconocer es que a partir de 90 Km/h un vehículo es cada vez menos gobernable, aumentando así el peligro de muerte de sus ocupantes.

“⁷⁹Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes”:
(Ref. Art.191 RG).

⁷⁹ Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Art. 191.

TIPOS	ÁREA	LIMITES	RANGO MOD. K/h	CONT. GRAVE 1ra. Clase – K/h Art. 142. g)	CONT. MUY GRAVE – K/h Art. 145. e)
LIVIANOS, MOTOS Y SIMILARES	Urbana	50 K/h	10	<i>Entre 50 – 60</i>	<i>Más de 60</i>
	Perimetral	90 K/h	30	<i>Entre 90 – 120</i>	<i>Más de 120</i>
	Rectas en carretera	100 K/h	35	<i>Entre 100 – 135</i>	<i>Más de 135</i>
	Curvas en carretera	60 K/h	15	<i>Entre 60 – 75</i>	<i>Más de 75</i>
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	Urbano	40 K/h	10	<i>Entre 40 – 50</i>	<i>Más de 50</i>
	Perimetral	70 K/h	30	<i>Entre 70 – 100</i>	<i>Más de 100</i>
	Rectas en carretera	90 K/h	25	<i>Entre 90 – 115</i>	<i>Más de 115</i>
	Curvas en carretera	50 K/h	15	<i>Entre 50 – 65</i>	<i>Más de 65</i>
TRANSPORTE DE CARGA	Carretera	40 K/h	10	<i>Entre 40 – 50</i>	<i>Más de 50</i>
	Perimetral	70 K/h	25	<i>Entre 70 – 95</i>	<i>Más de 95</i>
	Rectas en carretera	70 K/h	30	<i>Entre 70 – 100</i>	<i>Más de 100</i>
	Curvas en carretera	40 K/h	20	<i>Entre 40 – 60</i>	<i>Más de 60</i>
TODOS LOS VEHÍCULOS	Intersección no regulada. Zonas escolares	30 K/h	5	<i>Entre 30 – 35</i>	<i>Más de 35</i>
SANCION:				<i>Multa: 30% RBU \$95,40 Puntos: - 6</i>	<i>PRISION: 3 días Multa: una RBU \$318,00 Puntos: - 10</i>

Ejemplo: Si un vehículo liviano en carretera circula a 100 K/h, está dentro del límite de velocidad establecido; si este vehículo circula entre 100 –135 K/h (Está circulando dentro del rango moderado) consecuentemente, será sancionado con una Contravención Grave de 1ra. Clase (Multa: 30% RBU y – 6 Puntos); si este vehículo circula a más de 135 K/h, se considera (que está circulando fuera del rango moderado), y será sancionado como Contravención Muy Grave: **(PRISION: 3 días; Multa: \$ 318,00 y – 10 Puntos).**

Prevalencia de las señales.- Las nuevas señales de tránsito deberán indicar tanto el límite de velocidad como el rango moderado. En caso de discrepancia entre los límites indicados en el Reglamento General y los que se establezcan en las señales de tránsito, prevalecerán las establecidas en las señales.

Obligatoriedad de la fotografía.- La notificación de la contravención Grave de 1ra. Clase Art. 142.g (circular dentro del rango moderado), y la aprehensión tipificada en el Art. 145. e) como Contravención Muy Grave, sólo procederá cuando físicamente exista la fotografía de la infracción, tomada con los medios tecnológicos (foto-radares) aprobados por la Agencia Nacional de Tránsito. Ref. Art. 232 RG.

Sanción por el uso de medios tecnológicos para evadir los controles.- Queda prohibida la homologación y el uso o porte en vehículos, de partes, piezas, equipos, materiales, y en general de cualquier instrumento o aparato (anti radares) que pueda ser empleado para evadir los controles y el cumplimiento de las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre,

este Reglamento y demás normas relacionadas que expidan la Agencia Nacional de Tránsito.

En caso de que un vehículo circule portando alguno de los aparatos o materiales mencionados en el apartado anterior, se entenderá que el mismo no cumple las normas y condiciones técnica mecánicas adecuadas, y por ende su conductor será sancionado según lo previsto en el Artículo 142 letra h) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. (Contravención Grave de 1ra. Clase; SANCIÓN: 30 % RBU y – 6 puntos en la licencia de conducir) Ref. Art. 118 RG.

De las contravenciones detectadas por medios electrónicos.- Las contravenciones de tránsito detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos, y en el que no haya sido posible determinar la identidad del conductor, la sanción se aplicará al propietario del vehículo. Esta sanción será exclusivamente de carácter pecuniario y corresponderá a la establecida en la infracción cometida.

Impugnación de las contravenciones detectadas por medios electrónicos.- Las contravenciones detectadas por estos medios, podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución. Para el efecto, la notificación “podrá” ser realizada por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos.

Obligación de registrar un correo electrónico.- Para efectos de la notificación de las contravenciones detectadas por medios electrónicos, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información

registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local.

Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito. Ref. Art. 238 RG.

De la reincidencia, en las contravenciones detectadas por medios tecnológicos.- Para efectos de la reincidencia (volver a cometer la misma infracción), en las contravenciones detectadas por medios tecnológicos, en donde no sea posible identificar al infractor, la reincidencia, para efectos de la sanción pecuniaria, se aplicará en función del vehículo con el que se cometió la infracción, individualmente considerado. Por ende, en el evento de que varios vehículos estuvieren registrados a nombre de un mismo propietario, las infracciones en las que sean detectados los vehículos se sancionarán de manera independiente por cada uno de ellos, y la reincidencia se aplicará de forma independiente por cada vehículo y no considerados en su conjunto. Ref. Art. 232 RG.

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

7.- METODOLOGÍA

7.1. Métodos

3.1.METODOLOGÍA EMPLEADA

La presente investigación se basará en el método científico, inductivo – deductivo.

Método científico.- El método científico utilizado nos permitirá verificar nuestra investigación.

Método inductivo.- Porque por medio de este método se obtiene conclusiones generales a partir de las premisas particulares utilizando la observación y el registro de todos los hechos así como el análisis y la clasificación.

Método deductivo.- Por el cual la conclusión está implícita en las premisas de los hechos y si la conclusión es válida el razonamiento también es válido.

7.2. Técnicas e instrumentos

Se utilizará la técnica de la observación y como instrumento las encuestas; a fin de recolectar información y realizar el análisis de investigación.

7.3. Esquema provisional del Informe Final

7.3.1. Marco Conceptual

- Ley
- Transporte
- Transito
- Contravención

- Infracción
- Conductor
- Prisión
- Pérdida
- Circulación
- Licencia de conducir

7.3.2. Marco Doctrinario

Historia y evolución de las leyes de tránsito.

7.3.4. Marco Jurídico

- Constitución de La República del Ecuador, derechos de protección.
- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, de las contravenciones.
- Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito, límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular.
- Código Penal, de la prisión.

ENCUESTAS

Para nuestro trabajo de investigación se realizara encuestas a profesionales del derecho, conductores y policías de tránsito, sobre la problemática planteada, de tres penas, por una misma contravención de tránsito.

8.- CRONOGRAMA

ACTIVIDADES		FEBRE				MARZO				ABRIL				MAYO				JUNIO				JULIO				A G O S								
PROYECTO DE TESIS	Selección del Tema	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
					x																													
		Problemática			x	x																												
		Justificación				x																												
		Objetivos					x																											
		Marco Teórico					x	x																										
		Metodología						x																										
		Cronograma						x																										
		Presupuesto y financiamiento						x																										
		Bibliografía				x	x	x	x	x																								
		Revisión y aprobación del Proyecto									x	x	x																					
INVESTIGACIÓN	Revisión de fuentes secundarias											x																						
	Revisión de fuentes primarias											x																						
	Búsqueda de información complementaria												x																					
BORRADOR	Desarrollo del tema por capítulos													x	x	x		x	x	x														
	Conclusiones																				x													
LECTURA DEL DR. DIRECTOR DE TESIS.																					x	x												
CORRECCIONES Y RECOMENDACIONES																														x	x	x		
ELABORACIÓN DE COPIA FINAL																																	x	
DEFENSA DE TESIS																																	x	

9.- PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO;

9.1. Recursos humano.

- Investigador, Camilo Ruiz Moreno
- Tutor de proyecto de tesis
- Director de Tesis
- Profesionales del dercho
- Policías
- Conductores

9.2. Recursos Materiales y Costos.

• Adquisición de bibliografía	\$ 100,00
• Materiales de escritorio	\$ 100,00
• Gastos del movilización	\$ 300,00
• Levantamiento de texto	\$ 200,00
• Publicación	\$ 150,00
• Edición de tesis	\$ 300,00
• Encuadernación	\$ 150,00
• Imprevistos	<u>\$ 200,00</u>
TOTAL:	\$ 1500, 00

9.3. Financiamiento.

- Con recursos propios del postulante.

10.- BIBLIOGRAFÍA.

1. Constitución de la República del Ecuador (2008).
2. Código Penal vigente
3. Código de Procedimiento Penal
4. Código Civil
5. Código de Procedimiento Civil
6. Diccionario Jurídico Elemental, Guillermo Cabanellas, Editorial Heleaste. Argentina.
6. Derecho Penal en el Ecuador. Autor: Jorge Zavala Vaquerizo
8. Diccionario Enciclopédico, Espasa Calpe.
9. Enciclopedia Encarta
11. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
12. Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.
14. Guía de Investigación Jurídica MED

INTERNET.

<http://www.ecuador-vial.com>

<http://estudiojuridicoeras.blogspot.com/2011/05/infracciones-y-sanciones-contempladas.html>

<http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial.html>

<http://ecuadorecuatoriano.blogspot.com/2011/04/reformas-la-nueva-ley-de.html>

<http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/la-nueva-ley-de-transito-se-aplicaria-desde-hoy-304558.html>

<http://www.aeade.net/LeyTransitoTransporteTerrestre.pdf>

ÍNDICE

CONTENIDOS	PAG.
Portada.....	I
Certificación	II
Autoría.....	III
Carta de Autorización.....	IV
Dedicatoria.....	V
Agradecimiento.....	VI
Tabla de contenidos.....	VII
Título.....	1
Resumen.....	2
Introducción.....	6
Revisión de Literatura.....	9
Marco Conceptual.....	9
Marco Doctrinario.....	17
Marco Jurídico.....	47
Legislación Comparada.....	75
Materiales y Métodos.....	78
Resultados.....	80
Discusión.....	96
Conclusiones.....	100

Recomendaciones.....	101
Propuesta de Reforma Jurídica.....	102
Bibliografía.....	105
Anexos.....	108
Índice.....	137