



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

TITULO:

SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS EDUCATIVAS.

TESIS PREVIO A LA OBTENCION DEL GRADO DE LICENCIADA EN JURISPRUDENCIA Y TITULO DE ABOGADA

AUTORA:

Dayanna Michelle Pacheco Cuenca

DIRECTORA DE TESIS:

Dra. Gladys Beatriz Reátegui Cueva. Mg. Sc.

**LOJA – ECUADOR
2019**

CERTIFICACIÓN


Dra. Gladys Beatriz Reátegui Cueva. Mg. Sc.

**DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA FACULTAD JURÍDICA
SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.**

CERTIFICO

Que el presente trabajo de investigación jurídica, elaborado por la estudiante Dayanna Michelle Pacheco Cuenca, titulado: **"SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS EDUCATIVAS."**, ha sido dirigido, corregido y revisado cuidadosamente en su forma y contenido de acuerdo a las normas de graduación vigentes en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y de conformidad al plazo establecido en el cronograma del proyecto de tesis legalmente aprobado, por lo que autorizo su presentación ante el respectivo Tribunal de Grado.

Loja, 22 de Mayo del 2019.



Dra. Gladys Beatriz Reátegui Cueva. Mg. Sc.
DIRECTORA DE TESIS

AUTORÍA

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

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

Autora: Dayanna Michelle Pacheco Cuenca.

Firma: _____



Cédula: No. 110577258-4

Fecha: 22 de Mayo del 2019

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

Yo, Dayanna Michelle Pacheco Cuenca declaro ser autora de la tesis titulada: **“SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS EDUCATIVAS”**, como requisito para optar al grado de Abogada; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

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

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

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 22 días del mes de mayo del dos mil diecinueve, firma la autora.

Firma: 

Autora: Dayanna Michelle Pacheco Cuenca

Cédula: No. 110577258-4

Dirección: Ciudadela Esteban Godoy, Av. Geovanny Calles y Wilson Cueva, Cantón Loja.

Correo Electrónico: dayismichelle1995@gmail.com

Teléfono Celular: 0985224634

Convencional: 2-546975

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Directora de Tesis: Dra. Gladys Beatriz Reátegui Cueva. Mg. Sc.

Tribunal de Grado:

Presidente: Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. Mg. Sc.

Vocal: Dr. Ángel Hoyos Escaleras. Mg. Sc

Vocal: Dra. Jenny Jaramillo Serrano. Mg. Sc

DEDICATORIA

Esta tesis la dedico en primer lugar a Dios por guiar cada paso de mi vida por brindarme cada día una nueva oportunidad, y San Judas Tadeo por ser mi mayor refugio, por bendecir cada decisión tomada en mi vida.

A mis padres Amado Pacheco y Sandra Cuenca, y mis hermanos Joe y Alisson Pacheco Cuenca.

Gracias por el amor y paciencia, por ser un pilar muy importante, para lograr cumplir todas mis metas y sueños, siendo mi guía de perseverancia, gracias por guiarme a lo largo de mi vida con valentía y humildad, Joe, gracias por cada consejo y por ser mi más grande protector, mi nenita Alisson, gracias por enseñarme tanto por permitirme cuidarte desde pequeña y siempre lo hare, gracias a los dos por estar siempre a mi lado ser mi apoyo, los amo muchísimo.

A mis abuelitos

Mercedes Saritama, gracias por todo el amor y cariño que me has brindado, a mis dos ángeles Rosalina Pacheco (+) y Daniel Pacheco (+) que me cuidan desde el cielo gracias por todo el amor y siempre recordare su cariño con el que me trataban como mi linda y Misael.

LA AUTORA

A G R A D E C I M I E N T O

En primer lugar a Dios ya que todo lo que he logrado es gracias a él. A mi familia (Amado, Sandra, Joe, Alisson, Gabriela) por creer en mí por brindarme su amor y por ser mi mayor apoyo.

A su vez mi agradecimiento perpetuo a la Universidad Nacional de Loja, que siempre ha sido fuente del saber, mi eterna gratitud a la Carrera de Derecho y a sus Autoridades, por haber permitido realizar mis estudios superiores, a mis docentes que orientaron y compartieron sus conocimientos y experiencias como profesionales, y de manera muy especial a la Dra. Gladys Beatriz Reátegui Cueva, Mg. Sc., docente tutora de mi tesis ella sin importar sus labores personales, familiares y profesionales, tuvo tiempo para asesorarme con sus conocimientos durante todo el desarrollo del presente trabajo de investigación hasta su culminación.

Un agradecimiento especial al Dr. José Fabricio Lavanda Zúñiga, quien confió en mí y ha sido mi mayor mentor en mi aprendizaje, a todos mis tíos/as por cada consejo sabio y amor que me han brindado durante toda el camino de mi vida, a mis primos por cada risa y momentos vividos, mis amigos, Katherine, Jonathan, Daniel gracias por su apoyo incondicional por darme ánimos cuando estaba a punto de renunciar, y con quienes he compartido momentos muy importantes que quedarán guardados en el corazón.

LA AUTORA

ESQUEMA DE CONTENIDOS

- i. Portada
- ii. Autorización
- iii. Autoría
- iv. Carta de Autorización
- v. Dedicatoria
- vi. Agradecimiento
- vii. Esquema de Contenidos

1. TÍTULO

2. RESÚMEN

2.1. Abstrac

3. INTRODUCCIÓN

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. La Pena.

4.1.2. Clasificación de las Penas.

4.1.2.1. Pena Privativa de Libertad.

4.1.2.2. Penas No Privativas de Libertad.

4.1.3. Sustitución de la Pena Privativa de Libertad.

4.1.4. La Contravención de Tránsito.

4.1.5. Vehículo Motorizado.

4.1.6. Conceptualización sobre Tránsito.

4.1.7. Los Neumáticos.

4.1.8. Educación Vial.

4.1.9. Medidas Educativas en Accidentes de Tránsito.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

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

4.2.2. Teoría sobre los fines de la pena.

4.2.2.1. Teorías absolutas de la Pena (Retributivas de la Pena).

4.2.2.2. Teorías Relativas de la pena.

4.2.2.2.1. Teorías de la prevención de la pena.

4.2.2.2.1.1. La prevención general.

4.2.2.2.1.2. La prevención especial.

4.2.3. Teoría de la Unión de la pena.

4.2.4. Principio Pro-Libertatis.

4.2.5. Principio Pro-Homine.

4.2.6. Principio de Humanización de las Penas.

4.2.7. Principio de Proporcionalidad de las penas.

4.2.8. Principio de Mínima Intervención.

4.2.9. Dolo: Elemento ausente en las Contravenciones de Tránsito.

4.2.10. Las Desventajas de la Prisión sobre los Sentenciados.

4.2.11. Vulneración del Derecho al Trabajo.

4.2.12. La Educación Vial, seguridad Vial, y la Responsabilidad de los Conductores.

4.2.13. Las Medidas Educativas en Accidentes de Tránsito como Rehabilitación.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

4.3.2. Código Orgánico Integral Penal.

4.3.2.1. Procedimiento para sancionar las contravenciones de Tránsito.

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

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

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA

4.4.1. Ley de N°- 18.290 de la República de Chile.

4.4.2. Código Nacional de Tránsito Terrestre Colombia.

4.4.3. Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito de la República de Perú

4.4.4. Código Orgánico Integral Penal del Ecuador.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. Materiales utilizados

5.2. Métodos

5.3. Técnicas

5.4. Observación Documental

6. RESULTADOS

6.1. Resultados de las Encuestas.

6.2. Resultados de Entrevista.

6.3. Estudio de Casos.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de los Objetivos.

7.1.1. Objetivo General.

7.1.2. Objetivos Específicos.

7.2. Contrastación de Hipótesis.

7.3. Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma.

8. CONCLUSIONES

9. RECOMENDACIONES

9.1. Proyecto de Reforma Legal.

10. BIBLIOGRAFÍA

11. ANEXOS

11.1. Cuestionario Encuestas y Entrevistas

11.2. Proyecto de Tesis Aprobado

11.3. Estadísticas de la Agencia Nacional de Transito sobre fallecidos in situ por causas probables a nivel nacional- diciembre 2018.

INDICE

1. TÍTULO.

“SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO
POR CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO,
Y LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS EDUCATIVAS.”

2. RESÚMEN.

La presente tesis titulada: **“SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS EDUCATIVAS.”**, hace referencia a una temática muy importante y que ha generado una gran variedad de debates como son las contravenciones de tránsito, el presente trabajo de investigación nos referimos a una en especial la conducción de un vehículo con llantas en mal estado, misma que debe ser analizada su sanción para que esta sea aplicada conforme con el principio de proporcionalidad para lograr una armonía en el ámbito jurídico, en el presente trabajo me he establecido diversos objetivos, que se refiere principalmente sobre la necesidad de aplicar el principio de proporcionalidad de las penas, así mismo a través de esta se lograría obtenerla aplicación del principio de mínima intervención penal, ya que en el momento de aplicar una sanción esta debe garantizar los derechos individuales y en este caso nos referimos al derecho al trabajo que se encuentra vulnerado con la aplicación de sanciones de carácter privativas de libertad por el cometimiento de una contravención estos principios y derechos que se encuentran establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, por lo tanto al establecer penas desproporcionales a la infracción se estaría vulnerando la ley; considerando este problema social he creído conveniente elaborar un proyecto de reforma al Código Orgánico Integral Penal, para permitir que se realice la sustitución de la pena establecida para la contravención de tránsito por

conducción de un vehículo con llantas en mal estado , por una pena que este en relación a la proporcionalidad de las penas, para que se proteja el derecho al trabajo y busque no solo ser un medio sancionador más bien se plantea en este proyecto implementar un mecanismo nuevo que dará paso a un cambio en la sociedad que consiste en el establecimiento de talleres de carácter obligatorios encaminados en la prevención y la educación de los contraventores, medida que ayudara a tomar más conciencia sobre todas las personas, como se ha demostrado con el pasar de los años la educación es el mejor medio para lograr un desarrollo positivo de la sociedad y esto ayudara a reducir los índices de accidentes porque ayudara a forjar personas más responsables con relación a la educación y seguridad vial y el respeto por la vida humana.

Para este proyecto que tiene una gran relevancia social y jurídica; busco a través de una sustitución de la pena, la aplicación de una pena acorde al daño cometido considerado que nos referimos a una contravención leve que no tiene el ánimo de causar daño, más bien muchas veces es el resultado la falta de recurso económicos o la desinformación de la norma y por esto existe la necesidad de realizar un cambio en la sociedad, tomando en consideración que en nuestro medio no se cuenta con una cultura vial y a través de este proyecto se pretende mejorar el nivel de enseñanza en materia de educación y seguridad vial para así formar ciudadanos más conscientes sobre la responsabilidad y el respeto por la vida y utilizar estas medidas como un medio de prevención ante los accidentes de tránsito

considerando que el Estado con relaciona a la materia no le ha brindado la importancia necesaria que esta merece.

Para el desarrollo del presente trabajo se utilizó diferentes materiales y métodos para desarrollar la investigación y así mismo se realizó las entrevistas y encuestas, las cuales me han servido para plantear un proyecto de reforma legal al Código Orgánico Integral Penal, con relación a la contravención de transito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, buscando garantizar la aplicación del principio de proporcionalidad de las penas, al aplicar sanciones que no vayan en contra de la libertad y así permitirle al contraventor poder ejercer su derecho al trabajo, para que a través del mismo este pueda obtener los recurso económicos para que pueda cumplir con la norma, ya que muchas de las veces caen en este tipo de contravención por falta de estos, y también va en relación la falta de cultura vial y por eso se pretende implementar la educación continua que el Estado nos debe brindar con relación a educación y seguridad vial para mejorar la calidad de ciudadanos que sean más conscientes y respetuosos de la vida humana.

2.1. ABSTRAC.

The present thesis titled: **“REPLACEMENT OF THE PENALTY IN THE CONTRAVENTION OF TRAFFIC BY DRIVING OF VEHICLES WITH TIRES IN BAD STATE, AND THE IMPLEMENTATION OF EDUCATIONAL MEASURES.”**, it does reference to a thematic very important and that has generated a big variety of debates as they are the contraventions of traffic, the present work of investigation refer us to one especially the driving of a vehicle with tires in bad state, same that it has to be analysed his sanction so that this was applied satisfied with the principle of proporcionalidad to attain a harmony in the juridical field, in the present work have established me diverse aims, that refers mainly on the need to apply the principle of proporcionalidad of the penalties, likewise through this would attain obtain it application of the principle of minimum penal intervention, since in the moment to apply a sanction this has to guarantee the individual rights and in this case refer us to the right to the work that finds vulnerado with the application of sanctions of character privativas of freedom by the cometimiento of a contravention these principles and rights that find established in the Constitution of the Republic of the Ecuador, therefore when establishing penalties desproporcionales to the infringement would be vulnerando the law; considering this social problem have believed convenient to elaborate a project of reform to the Integral Organic Code Penal, to allow that it make the replacement of the penalty established for the contravention of traffic by driving of a vehicle with tires in bad state , by a penalty that this in relation to the proporcionalidad of the

penalties, so that it protect the right to the work and look for no only be a half penalizing rather poses in this project implement a new mechanism that will give step to a change in the society that consists in the establishment of workshops of compulsory character directed in the prevention and the education of the contraventores, measure that helped to take more consciousness on all the people, as it has showed with the happen of the years the education is the best half to attain a positive development of the society and this helped to reduce the indexes of accidents because it helped to forge people more responsible in regard to the education and security vial and the respect by the human life.

For this project that has a big social importance and juridical; I look for through a replacement of the penalty, the application of a penalty acorde to the damage committed considered that we refer us to a slight contravention that does not have the spirit to cause damage, rather many times is the result the fault of economic resource or the desinformación of the norm and by this exists the need to make a change in the society, taking in consideration that in our half does not have a culture vial and through this project pretends improve the level of education in matter of education and security vial for like this form citizen more consent on the responsibility and the respect by the life and use these measures like a half of prevention in front of the accidents of traffic considering that andl Been with relates to the matter has not offered him the necessary importance that this deserves.

For the development of I present work used different materials and métodos to develop the investigation and likewise made the interviews and surveys, which have served me to pose a project of legal reform to the Integral Organic Code Penal, in regard to the contravention of transito by driving of vehicle with tires in bad state, looking for guarantee the application of the principle of proporcionalidad of the penalties, when applying sanctions that do not go against of the freedom and like this allow him to the contraventor can exert his right to the work, so that through the same east can obtain the economic resource so that it can fulfil with the norm, since many of the times fall in this type of contravention by fault of these, and also goes in relation the fault of culture vial and therefore it pretends implement the continuous education that the State has to offer us in regard to education and security vial to improve the quality of citizens that are more conscious and respectful of the human life.

3. INTRODUCCIÓN.

La presente investigación jurídica versa acerca **“SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS EDUCATIVAS.”** La misma que surge como una necesidad dentro de nuestra sociedad, a través de un estudio y análisis de nuestra realidad y diferentes normativas internacionales, sobre las sanciones aplicadas ante el cometimiento de las contravenciones de tránsito mismos que nos dan una perspectiva de como castigar este tipo de conductas, por ello la necesidad de este proyecto para brindarnos un cambio encaminado en la ayuda y el progreso de la sociedad, pero para esto se necesita una concientización de todos; entender que no por aplicar sanciones más severas se soluciona un problema jurídico, social, mecanismo que en nuestro país no ha dado resultados, por ello para lograr estos cambios se debe trabajar conjuntamente el Estado y la sociedad, a través de la aplicación de sanciones proporcionales, la protección de derechos, y la concientización a través de la educación, lo cual es de carácter necesario para resolver problemas sociales y jurídicos.

La Constitución de la República del Ecuador en el artículo 76, numeral 6 nos establece, “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”, además en el artículos 26 y 27, hace referencia a la importancia de la educación dentro de nuestra sociedad como un medio de desarrollo, incluso en su artículo 417 con relación a Tratado Internacionales nos deja

claro que se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, así mismo en la normativa del Código Orgánico Integral Penal en el artículo 3; hace referencia a la aplicación del principio de mínima intervención penal, normativa que va estrechamente relacionada con la materia de estudio de la presente investigación, por otro lado la Ley Orgánica de Transporte, Terrestre y Seguridad Vial, en el artículos 4; dice que “Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial”, obligación del Estado que a través de este trabajo se busca la aplicación correcta del mismo en búsqueda de un cambio en nuestra sociedad.

Por ello en el trabajo para lograr un buen estudio del problema jurídico, social me he planteado los siguientes objetivos; como un objetivo general realizar un estudio doctrinario y jurídico acerca de la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, mismo que nos servirá para ir ampliando y demostrando; los objetivos específicos planteados como fue el primero, demostrar que las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal para la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, vulneran el principio de proporcionalidad y atentan contra el derecho al trabajo, así mismo el segundo fue establecer la necesidad de Implementar otra clase de sanciones para las contravenciones de tránsito por el uso de llantas en mal estado a través de una sanción pecuniaria, en conjunto con medidas socio-educativas, y finalmente a través del tercer objetivo se plantea un mecanismo de solución que es el presentar un proyecto de reforma legal al

Código Orgánico Integral Penal, sustituyendo la pena en la contravención de tránsito por conducción de vehículos con llantas en mal estado, con sanciones pecuniarias y educativas.

Partiendo de estos objetivos la presente tesis se encuentra estructurada por un marco conceptual, un marco doctrinario, marco jurídico y derecho comparado. En el marco conceptual se procede a realizar las siguientes temáticas: La pena, clasificación de las penas con su subdivisión en pena privativa de libertad y penas no privativas de libertad, sustitución de la pena privativa de libertad, contravención de tránsito, vehículo motorizado, tránsito y Conducción, neumáticos, Educación Vial y finalmente sobre Medidas Educativas en accidentes de tránsito; en el marco doctrinario se desarrolla las doctrinas relacionadas a: antecedentes de la evolución normativa en el Ecuador en materia de tránsito, Teoría sobre los fines de la pena, Teorías absolutas de la Pena (Retributivas de la Pena), Teorías Relativas de la pena, Teorías de la prevención de la pena, La prevención general, La prevención especial, Teoría de la Unión de la pena, principio pro-libertatis, principio pro-homine, principio de humanización de las penas, principio de proporcionalidad de las penas, principio de mínima intervención, el dolo: elemento ausente en las contravenciones de tránsito, las desventajas de la prisión sobre los sentenciados, la vulneración del Derecho al Trabajo, la Educación vial, seguridad vial, y la responsabilidad de los conductores y también sobre las Medidas Educativas en accidentes de tránsito como Rehabilitación; en el marco jurídico se interpretaron normas jurídicas como: la Constitución de la República del Ecuador, el

Código Orgánico Integral Penal y el procedimiento para sancionar las contravenciones de tránsito, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como su Reglamento; finalmente en el derecho comparado se procede analizar y comparar legislaciones extranjeras como la Ley de N°- 18.290 de la República de Chile, así mismo el Código Nacional de Tránsito Terrestre Colombia y el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito de la República de Perú, para posteriormente realizar un estudio comparativo y se logró obtener las semejanzas y diferencias en relación a nuestro Código Orgánico Integral Penal, con relación a la conducción de un vehículo con llantas en mal estado con la normativa vigente de otros países, dando como un análisis general que la mayor diferencia es que en nuestro país la sanción aplicada es demasiado severa con relación a las de otros países y en estos país se mantiene la idea de la enseñanza de la educación vial desde niveles básicos.

Además, para la realización de la presente tesis se utilizó los materiales y métodos explicados en su parte respectiva mismos que sirvieron para la obtención de valiosa información, así mismo se elaboró y aplicó las entrevistas, encuestas y estudios de casos que sirvieron para poder lograr un conocimiento exacto del problema planteado y a su vez obtener información muy valiosa para fundamentar la presente tesis, de esta manera también se ha logrado verificar los objetivos planteados en el proyectos de investigación que consistieron en un objetivo general y tres específicos, posteriormente se ha logrado la contrastación de la hipótesis

cuyos resultados son muy necesarios para fundamentar la necesidad de realizar la propuesta de reforma legal planteada. Para dar por terminado el presente trabajo de investigación se realizó el planteamiento de las conclusiones y recomendaciones a las cuales se han podido determinar desde el inicio hasta la culminación del presente trabajo, obteniendo como un resultado el poder dar por presentado el proyecto de reforma legal al Código Orgánico Integral Penal, sustituyendo la sanción de su artículo 383 con relación a la conducción de vehículos con llantas en mal estado, y proponiendo la necesidad de implementar medidas educativas de carácter obligatorias, que servirán para lograr un cambio en la sociedad y dejar de lado el ser una cultura solo castigadora, más bien empezar apostar por cambios que darán mejores frutos como es la educación que se ha demostrado que esta es un factor muy importante en el cambio de la sociedad.

Para finalizar la presente tesis doy paso a que el trabajo elaborado si fuere necesario su utilización por estudiosos del derecho y personas que tomaron intereses en este tema, lo utilicen como guía o fuente de consulta a futuros estudios dentro de la rama del derecho mismos que tienen un carácter muy importantes para el desarrollo del país.

4. REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

4.1.1. La Pena.

Para dar inicio a un estudio investigativo se establece la necesidad de tener una claridad de la terminología a utilizarse en la presente como también tener un conocimiento de que es la pena y en que consiste la misma.

El tratadista Cabanellas sostiene que la pena es la "...Sanción, previamente establecida por Ley, para quien comete un delito o falta, también especificados..." (Cabanellas, 2012, pág. 326). Al hablar de una pena estamos lidiando con el mecanismo que utiliza el Estado para poner un castigo a la persona que cometió una falta y ante la autoridad correspondiente ha sido declarado culpable, la pena impuesta no es más que un correctivo sobre toda acción culposa, así mismo la pena al momento de ser aplicada debe buscar velar y garantizar los derechos y garantías que el Estado le brinda a cada ecuatoriano.

Otro tratadista dice que "...La pena es un mal consistente en la pérdida de bienes como retribución por haber violado el deber de no cometer un delito..." (E. Spinka , 2009, pág. 277). Para esto hacemos hincapié en la pérdida de bienes jurídicos, es decir los derechos que se poseen las personas al no violentar el ordenamiento jurídico, la pena tiene un fin principal de ser restrictivo de derechos mismo que pueden ser revocar al momento de haber sido declarados responsable ante un juzgado,

por cometer una acción o falta que se encuentre tipificada dentro de la normativa vigente.

“...Castigo impuesto por autoridad legítima, especialmente de índole judicial, a quien ha cometido un delito o falta...” (Ossorio, 1978, pág. 558). Consiste en una sanción que es el resultado de haber quebrantado la normativa, la falta cometida a la misma será siempre de carácter sancionador por ello en nuestra normativa se encuentran reguladas las diferentes sanciones para cada una de las contravenciones o delitos mismas que serán restrictivas de derechos, pero a su vez como Estado buscando ser un país garantista al brindar todos los mecanismos de defensa en el debido proceso y no dejar en la indefensión a los ecuatorianos.

“...Privación o restricción de bienes jurídicos establecida por la Ley e impuesta por el órgano jurisdiccional competente al que ha cometido un delito...” (Espasa, 2001, pág. 1105). Toda cometimiento de una contravención o delito darán lugar a la pérdida de bienes o derechos, como resultado de una pena asignada por el juzgado con la aplicación correspondiente de la sanción determinada para los diferentes casos tratándose de una contravención o delitos, buscando la concientización del sancionado ante la falta cometida.

Con las diferentes conceptualizaciones trabajadas se puede llegar a sacar una conceptualización sobre la pena que esta no es más que un mecanismo utilizado por los Estados para dar un castigo a la persona que

no cumple la normativa vigente, misma que consiste en la restricción de derechos del sancionado.

4.1.2. Clasificación de las penas.

4.1.2.1. Pena Privativa de libertad.

La pena privativa de libertad para los diferentes profesionales y concedores de la temática maneja una conceptualización como las señaladas en el presente trabajo.

Las llamadas penas privativas de la libertad consisten en la reclusión del condenado en un establecimiento penal, (prisión, penitenciaria, reformatorio etc.), en el que permanece, en mayor o menor grado, privado de su libertad, y sometido a un determinado régimen de vida y, por lo común, sujeto a la obligación de trabajar. (Garrone, 1993, pág. 54).

La pena privativa hace referencia a una sanción que va a ir contra la libertad de una persona que ha sido declarada culpable ante un juzgador misma sanción es aplicada conforme el grado del daño de un deber establecido dentro de la normativa vigente, por ello esta es una medida de carácter sancionador dentro del Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano vigente.

Se llaman penas privativas de libertad a aquellas que recluyen al condenado en unos establecimientos especiales, sometiéndolo a un régimen determinado. Este tipo de penas representa el aspecto fundamental del régimen represivo, juntamente con la multa y la inhabilidad, sobre todo en

aquellos países que se ha suprimido la pena capital y las penas corporales. La reclusión y la prisión constituyen penas típicas de esa índole. (Ossorio, 1978, pág. 561).

Este tipo de penas consistente en la privación de la libertad de un individuo por el cometimiento de una falta a la normativa, misma que es de carácter privativo de derechos y de libertad del infractor, en nuestra sociedad es una medida aplicada en la todos los delitos, y para algunas contravenciones, situación que da lugar a analizar sobre si es necesaria la aplicación de una pena privativa para meras contravenciones, ya que estas solo son omisiones leves a la normativa.

Una pena privativa de libertad es la sanción penal que se impone al sujeto que ha cometido un acto delictivo, declarado así por un tribunal a través de un proceso público celebrado con todas las garantías, y que consiste en la privación del derecho a la libertad en un lugar determinado durante el tiempo que se establezca en la sentencia condenatoria, sometido a un específico régimen de vida. (Kluwer Wolters, 2007, pág. s.n).

Las penas privativas de libertad son mayormente utilizadas en materia mismas que son impuestas por la autoridad, en el caso de la realización de un delito o contravención mismas que se encuentren estipuladas en las normativas vigentes, cuyo fin primordial es dar castigo a una omisión de la norma privándole de sus derechos de libertad al momento de recluirlo en los diferentes centros especializados creados para que los reos den cumplimiento de su sentencia.

Las Penas privativa de la libertad determinan que se ordenará por escrito en la misma sentencia privarle físicamente la libertad a un sujeto que ha sido encontrado en el proceso de culpabilidad dentro de la audiencia de juzgamiento. Estas penas de privación de libertad no pueden ser menores de treinta días ni mayores a cuarenta años. (Yávar, 2015, pág. 177) .

La penas privativas de la libertad como hemos conceptualizado en los anteriores casos nos da una gran orientación sobre que son y en qué consisten este tipo de penas, mismas que se caracterizan por tener como fin privarle físicamente de la libertad a la persona sobre la cual se fijara mediante una sentencia la omisión de la norma misma que da lugar a la aplicación de este tipo de penas según la gravedad del delito o contravención.

4.1.2.2. Penas No Privativa de Libertad.

En nuestro medio se maneja una gran diferenciación entre una pena privativa de libertad y las no privativas de libertad por ello la importancia de conceptualizar a cada una de ellas y establecer la diferencia de cada una por ello las penas no privativas de libertad conceptualmente nos da una referencia.

Estas se refieren a mandatos circunscritos en torno a la actividad del condenado; a efecto que purgue su condena sin estar encerrado en la cárcel, sino que en su lugar realice trabajos comunitarios o actos que signifiquen reparación al ofendido o a la sociedad. (Yávar, 2015, pág. 177).

Este tipo de penas son de carácter leve ya que se considera que muchas omisiones de la norma no son muy graves y ameritan una sanción más ligera como es el caso de las no privativas de libertad, mismas que no solo tienen un carácter sancionador, estas juegan un papel importante para el cambio de la sociedad a través de una correcta aplicación de las mismas que son de carácter preventivo que ayudarían positivamente en el problema social de la reincidencia.

Son instrumentos de sanción penal que, como su nombre lo indica, son diferentes a la pena privativa de libertad y buscan armonizar los objetivos sancionadores de la pena con los fines resocializadores de la misma que se dirige al delincuente. (Escobar, 2011, pág. 45).

Las penas no privativas de libertad buscan la manera de proteger los derechos de cada individuo y personalmente garantizar la libertad de los mismos, considerando que con el tiempo y la aplicación de medidas de carácter más severas no han generado cambios en las personas, por esto el Estado debe buscar un medio garantista para mediante la aplicación de medios de sanción que tengan un fin de educación o capacitaciones buscando un cambio social a través de la educación o la concientización.

4.1.3. Sustitución de la Pena Privativa de Libertad.

Uno de los objetivos de la investigación es la sustitución de la pena privativa de libertad en casos de contravenciones de tránsito por ello debemos tener claro que es y en que consiste y la importancia de esta para beneficio de los sentenciados y la protección de sus derechos.

La sustitución de la pena privativa de libertad es una institución que pretende evitar los efectos negativos que provocan las penas privativas de libertad de corta duración, sobre individuos de escasa peligrosidad, para los cuales una pena menos gravosa que la prisión es suficiente para cubrir los fines de reinserción, redución y prevención especial. (Uzcudun Sánchez & Rodríguez, 2018, pág. s.n).

Al dialogar sobre la sustitución de la pena privativa nos enfocamos en los beneficios para el reo que se le autorizará en el momento de realizar un cambio de su condena pero misma sustitución va encaminada en realizar mejoras en nuestro medio sancionador, considerando diferentes teorías que se enfocan en el fallo de la pena privativa de libertad con relación a servir como medio rehabilitador, por ello la sustitución va ir enfocada en una alternativa nueva que forjara cambios no solo en la manera sancionadora sino en su enfoque de carácter social con relación a una educación.

La sustitución de sanciones es el beneficio que se otorga al reo al cambiar una sanción de cierta naturaleza por otra menos perjudicial, en razón de determinadas circunstancias que le favorecen, Enrico Ferri, después de demostrar la ineficacia de la pena como instrumento de defensa social, propone medios de defensa indirecta, denominados sustitutivos penales, y que son una serie de providencias tomadas por el poder público, previa observación de orígenes, las condiciones, los efectos de la actividad individual y colectiva, y previo conocimiento de las leyes

sociológicas, por las cuales podrá controlar una parte de los factores del crimen, sobre todo los factores sociales, logrando influir indirecta, pero seguramente sobre el movimiento de la criminalidad. (López, 2005, pág. 230).

Al hablar de sustitución de la penas privativas de libertad dentro de materia penal nos referimos al beneficio que se otorga al infractor con relación a las penas establecidas por su falta, esta sustitución parte desde una consideración de la falta de eficacia que ésta nos otorga considerando que a través de la pena se busca lograr una rehabilitación del sentenciado y debe buscar tener un fin social ya que en la actualidad no se cumple totalmente, por ello la necesidad de establecer un tipo de penas diferentes que sean acorde a la infracción cometida misma que antes de ser solo de carácter punitivo se considere otro tipo de sanciones menos drásticas, buscando la proporcionalidad entre el acto y la sanción y se logre implementar medidas de carácter educativas, que serían de gran beneficio para un mejor desarrollo en la actualidad con relación a la cultura social.

Es el cambio o sustitución de una pena de prisión que no exceda de un año, o dos según los casos, por arresto de fin de semana, multas o trabajos en beneficio de la comunidad, la finalidad de la sustitución es la prevención especial positiva, es la socialización del condenado en ciertos supuestos de delincuencia no grave, Se dota para ello al Juez de un flexible instrumento de evitación de los efectos desocializadores de las penas cortas privativas de libertad. (Espasa, 2001, pág. 1357).

Consiste en el cambio de una sanción por otra de carácter menos rigurosas, como la que la normativa nos establece, buscando así la aplicación de un correctivo sancionador proporcional que busque la concientización del reo sobre la omisión de la norma por la cual es objeto de sanción, pero dicho correctivo sea encaminado a la prevención y rehabilitación de la persona infractora y no ir contra los derechos del mismo.

“...Colocación de una persona en lugar, derecho u obligación de otra, situación de una cosa en donde otra estaba, reemplazo...” (Cabanellas, 2012, pág. 413). La sustitución es la colocación o cambio que será merecedor esta persona sancionada basándose en situaciones razonables y necesarias para poder realizar el presente cambio en razón del daño causado y el peligro que este represente a la sociedad , realizado un análisis con relación a la necesidad de aplicar una sanción diferente en lugar de la establecida.

4.1.4. Contravención de Tránsito.

Como tema fundamental del trabajo de investigación son las contravención en este caso de tránsito, y la necesidad de tener claro en qué consisten por ello el tratadista Cabanellas las define como una “...Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley...” (Cabanellas, 2012, pág. 105). Al referirnos a una contravención estamos hablando de un falta leve por ello en el Código Orgánico Integral Penal está establecido que para una contravención tiene una sanción menor a un delito, dado que a falta cometida no da lugar a una pena grave, pero es

una omisión de un deber, misma que debería ser sancionada pero de una manera más leve se lo denominaría más como un llamado de atención a la persona para que corrija su conducta.

“...Acción y efecto de contravenir, Infracción de una disposición legal primitivamente sancionable en el orden administrativo, sea policial o municipal, o en el orden judicial. Es hacer algo en contra de lo que está mandado...” (López, 2005, pág. 66). Esta es una falta sancionada con el carácter que le corresponde, al hablar de una contravención nos referimos a una falta pero de carácter de contravención misma que será sancionada bajo esta misma modalidad, ameritando una sanción conforme en daño ocasionado el grado de peligro que puede generar a la sociedad.

“...Contravención o más propiamente falta, es la infracción de disposiciones municipales o policiales. Por regla general, las contravenciones están sometidas para su juzgamiento a las propias autoridades municipales o de policía...” (Ossorio, 1978, pág. 175). Por ello la contravención al ser una sanción leve será sancionada, por las autoridades correspondientes emitiendo una sanción proporcional con relación a la falta cometida.

Una contravención es una violación de una determinada norma que tiene un carácter menor y que por lo tanto es insuficiente para calificarla como delito. De esta manera, es imposible que una contravención prive a una persona de la libertad; a lo sumo se procederá a imponer una multa que implique una toma de conciencia. Las contravenciones nunca serán

aplicadas a circunstancias graves, sino que tienen que ver ante todo con la responsabilidad que se tiene al formar parte de una sociedad; es por ello que desde el punto de vista del derecho no forman parte de lo que se denomina derecho penal común. (Editorial Definición MX., 2014, pág. s.n).

Considerando los diferentes tratadistas señalados nos dan un conocimiento amplio sobre en qué consiste una contravención llegando al punto clave de la misma que es infringir la norma pero con un carácter leve, como nos aseguran los autores, está no da lugar a que se considere una pena privativa de libertad para su sanción, alegando que este tipo de omisiones da lugar a la aplicación de diferentes mecanismos de sanción, como es el caso de las multas o medidas educativas, dejando claro que las contravenciones son faltas o infracciones leves que un individuo comete en contra de lo que está dispuesto por la norma vigente, que debe ser sancionada de esta misma manera, más su sanción debe ir encaminada a la toma de conciencia de los riesgos a los que se expone el mismo como contraventor.

4.1.5. Vehículos Motorizados.

En la investigación hacemos referencia al manejar vehículos con llantas en mal estado de ahí la importancia de conceptualizarlo como vehículos motorizados y en la definición de Vehículos Motorizados proporcionada por Roberto Alfredo González Maldonado:

Aquel medio de desplazamiento terrestre, con propulsión propia, que se encuentra por su naturaleza destinado al transporte o traslado de

personas o cosas y sujeto a la obligación de obtener permiso de circulación para transitar. Los remolques, acoplados, casa rodante, u otros similares, que carezcan de propulsión pero que circulen por vías públicas, también se considerarán como vehículos motorizados, debiendo contar con el seguro obligatorio de igual forma que el vehículo que los impele. (González, 2015, pág. s.n).

Los vehículos motorizados son medios que con los años han sido un gran adelanto en el ámbito de tránsito y de gran ayuda para las personas, son vehículos que funcionan con un motor mismo que mediante sus mecanismos permite hacer funcionar su mecanismo, mismos que sirve para el transporte de personas, cargas o animales.

El tratadista Yávar dice que "...Es todo artefacto a motor destinado a trasportar pasajeros y/o carga por carretera..." (Yávar, 2015, pág. 701). Al referirnos a un vehículo motorizado es una herramienta creada por el hombre para facilitar la actividad de la movilidad o transporte del diario vivir de los seres humanos, mismo que en la actualidad deben cumplir con un alto estándar de seguridades mecánicas para su correcto funcionamiento y así evitar que estas imperfectos o fallas mecánicas que puedan tener como resultados accidentes.

Un vehículo que se impulsa por sí mismo, incluyendo una combinación de vehículo motorizado, que no anda sobre rieles ni vías estacionarias, excluyendo a los vehículos movidos exclusivamente por la fuerza humana, sillas de ruedas motorizadas, y bicicletas motorizadas tal

como se definen en la sección 316.003 de los Estatutos de la Florida. (Real Academia Española, 2014, pág. s.n).

Este tipo de vehículos son herramientas creadas por el hombre a través de su mecanismo, que estos sirvan para un impulso mediante un motor y ruedas, creados para facilitar el arduo trabajo del transporte en menor tiempo del que se utilizaría al realizarlo caminando.

El automóvil puede ser descrito como un vehículo motorizado que recibe su nombre a partir de la capacidad de auto movimiento, es decir, que no necesita de la fuerza humana o de algún animal para trasladarse de un lugar a otro. Se trata de un vehículo movido por un motor de explosión o de combustión interna que está especialmente destinado al transporte terrestre de personas. (Bembibre, 2010, pág. s.n).

Este nos da una relación a la actividad principal de un vehículo a motor que no es más que utilizarlo para facilitar el transporte de las personas o mercaderías de un lugar a otro economizando tiempo para las personas, por ello la evolución del mecanismo utilizado en el tránsito y transporte ha sido muy significativo, con esto se llega a una conclusión sobre la importancia de este medio de transporte en nuestra sociedad y como ha generado grandes cambio en la misma y a su vez también debemos mantenerlos bajo los estándares de seguridad establecidos por los organismos encargados de la seguridad de estos para a través del correcto funcionamiento prevenir un accidente.

4.1.6. Conceptualización sobre Tránsito.

Con relación al tránsito es necesario saber que es en que consiste y su importancia a través de los tiempos y como esta actividad ayudada economizar tiempo y las maneras de movilizarnos.

“...Actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etc. circulación por calles, rutas, caminos etc...” (López, 2005, pág. 236). Conceptualmente el tránsito como actividad natural del ser humano es la actividad diaria que realiza el hombre para trasladarse de un lugar a otro para atender sus necesidades ya sean de carácter laboral o cualquier situación que se presentara en el diario cotidiano esto con el fin de satisfacer sus necesidad básicas o realizar diferentes actividades.

“...Paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Circulación por calles o caminos...” (Ossorio, 1978, pág. 760). Consideramos la necesidad primordial del transporte como una forma de comunicación, misma que a través de los años ha sido muy utilizada para el tema de movilización de las personas, animales o cosas misma que ejerce una gran importancia dentro del comercio, es por ello recalco la importancia del tránsito dentro del diario vivirá través de los diferentes medios utilización para la movilización del ser humano.

“...Acción de transitar, paso, sitio por donde se pasa de un lugar a otro, movimiento, circulación de personas y vehículos por calles, carreteras, etc...” (Oceano, 2003 , pág. 1608). Al considerar al tránsito como una actividad de movilización o actividad del diario convivir, de ello la gran

consideración dentro de nuestro medio para poder realizar las diferentes actividades, mismas que son de carácter necesario, que generan un cambio y adelanto en la sociedad a través de los medios inventados para esta actividad y mejorar el tiempo en cuanto a la movilidad de las personas.

“...Acción de transitar, sitio por donde se pasa de un lugar a otro...” (Real Academia Española, 2014, pág. 1331). Con el pasar de los años el ser humano ha ido evolucionando con relación a los medios que utiliza para realizar esta actividad del tránsito de un lugar a otro, siendo la actividad con más frecuencia realizada por cada individuo para trasladarse a través de diferentes medios de transporte, y con estos adelantos la sociedad ha logrado economizar el tiempo invertido en la movilidad de cada persona.

4.1.7. Neumáticos.

En la presente investigación considero necesario tener un concepto claro sobre que son los neumáticos su estructura y su importancia que estos cumplan con todos los estándares de seguridad para prevenir accidentes.

También denominado cubierta o llantas en algunas regiones, es una pieza de caucho que se coloca en las ruedas de diversos vehículos y maquinas. Su función principal es permitir un contacto adecuado por adherencia y fricción con el pavimento, posibilitando el arranque, el frenado y la guía. Los neumáticos generalmente tienen hilos que los refuerzan. Dependiendo de la orientación de estos hilos, se clasifican en diagonales o radiales. (Manual de Conducción, 2018, pág. 114).

Al referirnos a los neumáticos estamos hablando de un elemento principal para el manejo de los vehículos automotrices, elemento indispensable y necesario para cumplir con una función muy especial que es dentro del frenado de todo vehículo en el momento de su conducción para una buena adherencia y fricción entre el neumático y el pavimento. Mismo que ayuda a la estabilidad de los vehículos.

Llanta de caucho que se aplica a las ruedas de los automóviles, bicicletas, etc. Consta generalmente de un anillo tubular de goma elástica llamada cámara, que se llena de aire a presión, y de una cubierta de caucho vulcanizado muy resistente. (Real Academia Española, 2014, pág. 952).

Los neumáticos son una parte necesaria en los vehículos son elementos a base de caucho y aire a presión que dan la forma necesaria para el cumplimiento de su objetivo al cumplir con los diferentes estándares necesarios para lograr el contacto con la calzada y brindar resistencia sobre la misma objetivo que brindara mayor seguridad cuando se realiza la utilización en los vehículos.

El neumático, también denominado cubierta, goma o llanta en América, es una pieza fabricada con un compuesto basado en el caucho que se coloca en la rueda de un vehículo para conferirle adherencia, estabilidad y confort. Constituye el único punto de contacto del vehículo con el suelo y, por tanto, del neumático depende en buena medida el comportamiento dinámico del vehículo: es decir, cómo se mueve el vehículo sobre el terreno. (Camós, 2012, pág. s.n).

Los neumáticos son un elemento esencial dentro de la estructura mecánica de todo vehículo automotor, por ello es la necesidad de que estos cuenten con una gama alta en cuanto a la revisión técnica de los mismos, para así asegurar su buen funcionamiento y contacto entre el neumático y la calzada.

El neumático es una pieza de forma toroidal, y realizada a partir del caucho, que se dispone en las ruedas de diversos vehículos y maquinarias como ser: automóviles, camión, avión, bicicleta, motocicleta, maquinaria de industria, carretillas y grúas, entre otros, Gracias al neumático, el vehículo o aparato en cuestión, se adhiere al pavimento permitiendo el arranque y el frenado de los mismos. (Florencia, 2013, pág. s.n).

Tomando en consideración la composición de los neumáticos, cada uno de sus elementos son de vital importancia para el cumplimiento de la función básica del mismo que es dar estabilidad y contacto entre el neumático y el pavimento, cuya función busca garantizar el buen funcionamiento de los mismos y para así poder brindar seguridad de los vehículos al transitar en las carreteras.

4.1.8. Educación Vial.

En la actualidad es muy necesario darle la importancia que merece el tema de educación para reeducar una sociedad en este caso nos centraremos en lo que es la educación vial misma que de acuerdo a un grupo de autores esta consiste en que: “ ...La educación es ante todo previsión, desarrollo y autocontrol; en segundo lugar es corrección y

castigo, si bien ambas dimensiones se complementan a lo largo y ancho de la educación como proyecto individual y social...” (Jiménez, Trillo, & Goin, 2015, pág. 3). Tomando como inicio el aclarar en qué consiste la educación vial con este concepto pretendo lograr enfatizar la necesidad de prevenir e implementar medidas educativas dentro de materia de tránsito como bien nos dice este concepto la educación es parte fundamental dentro del desarrollo para mejorar la conducta de cada persona a través de la educación logrando una mejor relación social que favorecerá a la convivencia en un entorno saludable.

Educación Vial. Conjunto de conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer a la hora de transitar en la vía como peatón o como conductor de bicicletas, ciclomotores o automóviles. Se puede considerar parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la Seguridad Vial. (EcuRed contributors, 2017, pág. s.n).

La educación vial es un mecanismo de control a través de un diseño del manejo de una cultura vial responsable tanto del peatón como del conductor, cuya finalidad es lograr un adelanto social en el ámbito de convivencia pacífica entre todos como nos lo garantiza la Constitución de la República del Ecuador, en su plan del Buen Vivir es por ello la necesidad de garantizar esto a través de cambios en el manejo de nuestra sociedad, con relación a la convivencia y la aplicación de diferentes mecanismos de

penalización la necesidad de implementar una cultura de carácter educativa antes que punitiva, mismo que nos ayudaría en la obtención de mejores resultados, ya que es mejor educar para vivir en sociedad antes que solo castigar.

La educación vial se define como una serie de medidas y recomendaciones que todo individuo debe conocer al momento de transitar por la vía pública, ya sea como conductor de cualquier tipo de vehículo (automóvil, motocicleta, bicicleta) o como peatón. La educación vial es una parte importante dentro de lo que es la formación ciudadana, ya que fomenta la cultura de respeto hacia la vida propia y la de las demás personas. (Venemedia, 2011-2018, pág. s.n).

La educación vial es de gran importancia dentro de una sociedad para la convivencia, otorgando medios y diferentes diseños de educación orientados a mejorar la cultura vial y la responsabilidad que garantizarán la seguridad vial, por ello debe ser de gran relevancia y la necesidad de implementarla en la educación continua, no solo en el momento de acudir a sacar la licencia de conducir.

Educación vial es un concepto que hace referencia a los conocimientos que los ciudadanos deben tener con respecto a las normas viales. Estas reglamentaciones regulan el comportamiento vial, para ordenar la circulación de las personas ya sea a pie, en transporte público o con algún tipo de vehículo privado, para evitar conflictos y accidentes viales. (DeSignificados.com, s/f, pág. s.n).

Al referirnos a la educación vial es de gran importancia dentro de nuestro ambiente social este nos permitirá abrir un nuevo camino hacia la convivencia y para conservar una cultura de paz entre todos los ciudadanos y así a través de la educación ir corrigiendo errores en los que todos caemos por cotidianidad, por ello la necesidad de tener un correcto manejo de la seguridad vial a través de la educación y la aplicación de la mismas, para que esté se transforme de un simple requisito para la obtención de una licencia de conducir, a un conocimiento bien desarrollado para la vida diaria, misma que serviría para brindar muchas mejorar en la manera de convivir como sociedad.

4.1.9. Medidas Educativas en accidentes de Tránsito.

Como uno de los objetivos del presente trabajo es la implementación de medidas educativas mismas que buscan un fin dentro de la sociedad al aplicarla como mecanismo nuevo buscando se logre no solo que sea un medio sancionador si no también una manera de educar a la sociedad en materia de tránsito y seguridad vial, ya que al mismo el Estado no le ha brindado la importancia necesaria, y solo se lo mantiene como un tema que no es obligatorio para todos, pero como lo han demostrado otros países que si incorporan las medidas educativas en sus mallas escolares desde pequeños les ha dado resultados muy satisfactorios en cuanto a prevención de accidentes de tránsito considerando lo siguiente.

La educación vial como medida educativa es un proceso de aprendizaje permanente, el cual involucra tres elementos principales: el

conocimiento, las habilidades y la actitud. El conocimiento se refiere a las reglas de tránsito, riesgos personales, etc., mientras que las habilidades son aquellas tales como las habilidades motoras, estimación de velocidad y espacio, entre otras. Por su parte, la actitud se refiere a la motivación que tenga el individuo para cumplir con las leyes o el deseo de mostrarse como un modelo para el resto de personas de la sociedad. Con la aplicación de estos tres elementos se puede asegurar una reducción efectiva del número de accidentes y de su severidad. (Cárdenas, 2018, pág. s.n).

La importancia de las medidas educativas en materia de accidentes de tránsito es de gran relevancia considerando como lo expuesto la educación vial como un medio de desarrollo en la sociedad, hace un papel importante a través del aprendizaje en relación a la obtención de conocimientos fundamentales y de gran importancia en materia de prevención y seguridad vial, que sumándoles las habilidades que se podrían obtener a través de una mejor educación de prevención, para que a través de actitudes positivas de parte de la sociedad se lograría una gran unión para fortalecer y hacer crecer el espíritu de protección en la sociedad y así velar por el cuidado de todos.

La educación vial puede definirse como un grupo de recomendaciones que todo ciudadano debe conocer cuando se moviliza por la vía pública, ya sea como conductor o como peatón. La educación vial no sólo enseña formas de comportarse en la calle, sino que también incluye un sin número de valores como la puntualidad, la amabilidad o el

compromiso, lo cual lleva incuestionablemente hacia el respeto de la vida propia de los niños y a la de los demás. Si no existe una adecuada educación vial, no sólo de los niños, sino también en los jóvenes y adultos, el escenario es poco alentador. Sin embargo, si empezamos con los niños, quienes se convertirán en jóvenes y luego adultos, podemos llegar a mejorar las estadísticas de tránsito, preservando la vida humana y mejorando su calidad. (García & Robalino, 2018, págs. 11-12).

Este nos deja muy claro que el tener una cultura vial buena es compromiso de todos pero para lograr obtener conocimientos satisfactorios sobre la temática es necesario el conocimiento mismo que todo individuo lo obtendrá a través de mecanismos de enseñanza, mismos que deben ser aplicados para los contraventores, como medida para la toma de mayor responsabilidad y cuidado en el momento de hacer uso de un vehículo, he ir buscando la forma de lograr que la educación vial sea parte de los mallas de estudio desde niveles básicos para así ir formando esta mentalidad desde niños el que sean conscientes del valor de la responsabilidad y seguridad vial, como fundamento para preservar la vida humana lo cual ayudara a mejorar la calidad de sociedad en la que estamos y así formar ciudadanos consientes del valor y respeto e la vida y la tranquilidad de su prójimo.

Al hacer relación a las medidas educativas estas van en relación con la falta de cultura vial como lo afirma el Sgto. Ramiro Ordoñez, especialista en investigación de siniestros de tránsito y encargado de la

Jefatura Subzonal de Accidentología vial Loja, aduce que en nuestro medio el 96% de accidentes es provocado por el hombre, ya que no se tiene una cultura vial y esto incluye a los conductores, usuarios, peatones, etc. (Ordoñez, 2018, pág. 24).

La cultura vial es un tema que en nuestra sociedad que penosamente no ha tenido la importancia real que esta amerita, y como resultado de esto están las estadísticas de accidentes de tránsito y gran índice de los mismos por motivos de la falta de cultura vial y responsabilidad del hombre mismo, considerando la opinión de especialistas de la materia, que una de las principales razones de los accidentes es la falta de esta educación vial porque como ciudadanos no somos conscientes del daño que provocamos al no considerar las normas de seguridad por falta de conocimiento sobre estas, y en el momento de ser objetos de una sanción nos enteramos de la normativa, situación que no debería ser de esta manera si las personas tuvieran una cultura vial mejor con una conciencia responsable sobre el respeto a los demás y a la vida propia que sería el inicio para lograr una convivencia pacífica en nuestra sociedad.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. Antecedentes de la evolución normativa en el Ecuador en materia de Tránsito.

Con el pasar de los tiempos nuestro país ha pasado por una gran variedad de cambios mismos que en este caso hacemos énfasis a la

evolución de la normativa dentro de materia de tránsito, haciendo una revisión a las normativas encontramos.

El Dr. Walter Guerrero Vivanco al referirse al tema considera que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1.963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; en dicho cuerpo legal sustentaron la creación de los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”, luego la Ley de Tránsito ha ido evolucionando con el paso del tiempo, hasta llegar a La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que fue la norma con primacía para el sector transportista, la misma que entró en vigencia el 2 de agosto de 1996. (Ayala, 2015, pág. 4).

Esta ley se encargó del manejo y regulación de los diferentes tipos o medios de movilización que existían, creando una normativa con procedimientos acordes al tema además aquí se implementó el cobro de multas y penas privativas de libertad, sanciones que buscaban mejorar este sector con relación a su responsabilidad de cada conductor.

Después de estar en vigencia por más de una década La Ley de Transporte de 1996, la Asamblea Constituyente en el gobierno del Eco. Rafael Correa, creó La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ajustándose a las nuevas políticas dictadas por los gobernantes de turno, con el fundamento que la anterior Ley no

precautelaba o prevenía el cometimiento de las infracciones de tránsito y con ello la seguridad de la población ecuatoriana se encontraba en riesgo, por lo que de una manera mucho más técnica y sistemática en el desarrollo de su normativa entró en vigencia mediante el Registro Oficial Nro. 398, de fecha 7 de agosto del año 2008. (Ayala, 2015, pág. 4).

Al realizar estas reformas el Estado realizó un análisis sobre cómo se maneja el tema de tránsito en nuestro país y se considera la necesidad de hacer grandes cambios con relación a las contravenciones con el tema de la aplicación de multas conforme el caso, misma que dieron cambio en relación a implementar un sistema que cada licencia de conducir cuenta con 30 puntos y la reducción de los mismos conforme lo establece la normativa por cada caso de omisión de la norma, y así mismo se establece a los peatones como sujetos de sanciones.

Sin embargo las personas vulneraban esta ley considerando la falta de mecanismos apropiados para el cumplimiento, es por tal motivo que en el año 2011 se dio una reforma a la ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial, la misma que de manera drástica aumentó las penas, con el fin de que se disminuya las infracciones y accidentes de tránsito y que esta ley tenga relación con la Constitución y sus principios protectores de los derechos humanos de los seres humanos. El Ecuador en el ámbito de tránsito pese a los esfuerzos de las autoridades competentes, no ha logrado llegar a ser un país con una educación vial adecuada y

responsable como otros países, sin embargo ha tenido muchos cambios significativos desde su inicio hasta la actualidad. (Ayala, 2015, pág. 1).

Luego mediante Decreto Ejecutivo 1196, Registro Oficial Suplemento 731, de 25 de junio del 2012, se promulgó el Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Esta ley en conjunto con su reglamento fue la normativa que regula todo referente al transporte, luego se realiza en el año 2014 la creación y entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal, este abarcando temas sobre las infracciones de tránsito, mismo que realiza una división de ellas en Delitos y Contravenciones, lo que dio lugar a grandes modificaciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dado que ahora se encuentran normadas las infracciones y sus sanciones en el Código Orgánico Integral Penal normativa que se encuentra vigente.

Como podemos percatarnos al obtener información valiosa sobre la evolución de la normativa en materia de tránsito misma evolución que ha sido de gran importancia y ha marco grandes adelantos como tenemos la primera normativas con relación a materia de tránsito fueron muy superficiales, no contaba con una estructura bien sólida para poder manejar y controlar este sector que es una de las grandes fuentes de economía en nuestro país, por ello considerando la necesidad se fueron presentando cambios y reformas en esta normativa reguladora como fue en el caso del año de 1996 con la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre,

misma que regulo el transporte y tránsito de nuestro país durante ,muchos años para posteriormente dar paso en el años 2008 la Asamblea ve la necesidad de crear la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, esta Ley de Tránsito del Ecuador, misma que a consideración en nuestra primera normativa esta sería una ley que complementaria mayormente y regularía de una manera más eficaz todo lo relacionado en materia de tránsito, misma que ha dado resultados en el control y organización de este sector luego la asamblea en el año 2014, ve la necesidad de eliminar de esta ley todo lo relacionado a infracciones y contravenciones de tránsito para agregarlas al nuevo Código Orgánico Integral Penal, mismo que se encargara de sancionar estas conductas, tomando en consideración la primera ley de tránsito del ecuador y la actualidad podemos decir que nuestro país ha tenido muchos adelantos en relación a materia de tránsito y seguridad vial, pero considero que aún le falta proponer medios sancionadores en caminados a educación y no solo ser aplicadores de sanciones.

4.2.2. Teorías sobre los fines de la Pena.

A través de los tiempos y con la continua evolución del derecho penal y su necesidad de poner una sanción a las personas que atentan contra la paz y seguridad de la sociedad nace la necesidad de establecer las penas para las diferentes infracciones pénales, pero así mismo aparece la necesidad de proteger los derechos de estas personas por ello el surgimiento de una gran variedad de teorías sobre la pena.

4.2.2.1. Teorías Absolutas de la Pena (Retributivas de la Pena).

Con el pasar del tiempo los diferentes autores han realizado un sin número de comparaciones y temáticas con relación a las finalidades de la pena se pueden plantear los diferentes pensamientos que explican el fin de la pena desde diferentes perspectivas como es la teoría absolutista.

Para las teorías absolutas de la pena sostienen que la pena tiene la misión trascendental de realizar el valor Justicia. Por lo tanto, no se encuentran informadas por criterios de utilidad social. Este punto de partida es asumido por las llamadas teorías retributivas de la pena que la definen como retribución por una lesión culpable. (Cavero, 2008, pág. 2).

La teoría absolutista o retributiva de la pena nos hace referencia a que se cree que el único fin de la pena es hacer justicia es decir es la aplicación de penas severas es el único mecanismo para acabar con la delincuencia, ser severos al aplicar una sanción mas no buscar un beneficio social con la aplicación de esta sanción solo se la veo como el castigo que se merece el sentenciado por haber faltado a la norma por ello esta teoría se la mantenía basándose en los diferentes fundamentos como fue el religioso, moral y jurídico.

Fundamento religioso: mantenían las leyes eran enviadas por los dioses lo que les da un carácter sagrado e inviolable. La primera expresión que se da sobre una ley emanada directamente de los dioses se da con él con el "Código Hammurabi". Esta argumentación relaciona análogamente al delito con el pecado, logrando así un cambio en el sentido de la

retribución, volviéndola entonces en una suerte de expiación del pecado. Bajo el marco religioso entonces la pena viene a ser “La expurgación del mal a través del dolor otorgo sentido a la pena que de esta manera redimía al hombre” (VEGAS & Gianfranco, 2016, pág. 4).

El fundamento religioso se basa principalmente en la ley divina todos debían ser respetuosos a la misma y esta consistía en que las personas que causaren un mal serán merecedor de un castigo, como lo explica la primera ley que se la consideró así fue el Código Hammurabi que recogía las conocidas forma de sentenciar según la ley del Talión, que era ojo por ojo y diente por diente, esta forma de sanciona solo busca el castigar mas no su rehabilitación.

Fundamento moral: Según Kant entonces, el hombre no puede ser considerado bajo ninguna circunstancia como un instrumento para lograr un bien común o una mejor sociedad, así tampoco debe ser considerada la tesis de la prevención especial, en cuanto no puede ser aplicada la pena para prevenir futuras acciones delictivas del mismo sujeto, sino que hay que castigar al sujeto por el solo hecho de haber delinquido, por haber transgredido la ley racional. (VEGAS & Gianfranco, 2016, pág. 5).

Con relación al fundamentó moral este se refería igualmente a que el hombre que no acatara la normas vigentes es merecedor de una sanción que sea simplemente como un castigo mas no ser utilizado como un medio para lograr cambios sociales en los demás ciudadanos, buscando más la

severidad de las sanciones y no se consideraba la rehabilitación del mismo para evitar posibles reincidencias.

Fundamentación jurídica: Para Hegel la aplicación de la pena es el restablecimiento del sistema jurídico a partir de la negación del delito, y la aplicación del principio de talión es el medio por el cual se determina la equivalencia entre el delito y la pena. Considera que la pena no debe aspirar a fines posteriores de carácter útil a la sociedad o al sujeto, al igual que Kant la pena es aplicable al sujeto por haber delinquido, por lo tanto la pena es retributiva porque según la intensidad de la negación del derecho así también será la intensidad de la pena aplicable o la nueva negación (VEGAS & Gianfranco, 2016).

La fundamentación jurídica se maneja de la misma manera que la religiosa y la moral que el fin de la pena es un castigo mas no un medio para el futuro con un fin de rehabilitación, en esta teoría la pena debe ser aplicada con la severidad del daño para castigar al que cometió el delito, y no busca que esta pena sea un mecanismo de cambio social, con esto se considera que la teoría absolutista retributiva no es más que la simple aplicación de sanciones con un fin de castigar.

4.2.2.2. Teorías Relativas de la Pena.

Las teorías relativas de la pena según sus representantes consistían en que la pena aplicable al sentenciado debe tener un objetivo de cambio social.

La comprensión del Derecho penal como fenómeno social nos lleva necesariamente a las teorías relativas de la pena, es decir, a aquellas teorías que entienden que la pena debe cumplir necesariamente una función social. (Cavero, 2008, pág. 3).

Esta teoría conserva la mentalidad de utilizar una pena como un medio para producir cambios sociales al realizar una toma de conciencia de los sentenciados para a través de esta sanción utilizarla de manera útil al causar un efecto social no solo sobre este si no sobre toda la ciudadanía a través de la prevención.

4.2.2.2.1. Las teorías de la prevención de la Pena.

Las teorías preventivas son más de carácter social la razón lo la explicaremos según su conceptualización estas se basan en la prevención.

Las teorías de la prevención sostienen que la función de la pena es motivar al delincuente o a los ciudadanos a no lesionar o poner en peligro bienes jurídicos penalmente protegidos. (Cavero, 2008, pág. 3).

Las teorías preventivas son un medio por el cual se busca que el funcionario de justicia a través de la imposición de una pena prediga más un cambio social con un fin de concientización así las comunidad, en general buscan el prevenir acciones que puede causar daños a futuro, utilizando la pena como un medio útil para mejorar la realidad de la sociedad.

4.2.2.2.1.1. La Prevención general.

La teoría de la prevención es aplicada de desde dos diferentes perspectivas como es la teoría de la prevención general.

La teoría de la prevención general establece que la función motivatoria del Derecho penal se dirige a todos los ciudadanos. La forma cómo tiene lugar este proceso motivatorio es precisamente lo que diferencia las dos variantes que existen al interior de esta teoría: la prevención general negativa y la prevención general positiva (Cavero, 2008, pág. 4).

Esta idea de la motivación forma parte de la teoría preventiva general que su principal fin de la pena se establece que este más encaminada hacia todos los ciudadanos y buscando realizar cambios sociales a través de cada uno de ellos, para así ir logrando cambios sociales que ayudaran a mejorar la convivencia social.

a) Prevención general negativa.

La prevención general de la pena está clasificada en la positiva y negativa.

La teoría prevención general negativa se caracteriza por ver a la pena como un mecanismo de intimidación para motivar a los ciudadanos a no lesionar bienes jurídicos penalmente protegidos. (Cavero, 2008, pág. 4).

Esta teoría se basa en ver en la pena una manera de intimidar al ciudadano para que a través de una sanción este se dé cuenta que no debe

comer ciertos accionares que van en contra de la norma, situaciones que causarían daño dentro de la convivencia sociedad y así se logra prevenir acciones negativas futuras.

b) Prevención general positiva

La teoría preventiva otra de sus clasificaciones es la general positiva para la cual los tratadista teniendo una conceptualización.

La formulación original de la prevención general positiva se mantiene en la lógica de la motivación de los ciudadanos, pero cambia en el mecanismo de su realización. No es la intimidación a través de la amenaza penal la forma de motivar a los ciudadanos a no lesionar bienes jurídicos, sino el fortalecimiento que produce la pena en la convicción de la población sobre la intangibilidad de los bienes jurídicos. (Cavero, 2008, pág. 5).

Este modo de prevención busca a través de la motivación de los ciudadanos generar un mejor ambiente de convivencia social, pero su diferencia radica en que no se utiliza la intimidación para lograrlo más bien da valor al fortalecimiento que genera la pena para mejorarla convivencia social y dar resultados útiles para el futuro.

4.2.2.2.1.2. Prevención especial.

Otro tipo de prevención general es la especial la misma que se fundamenta en la motivación pero así el delincuente.

La llamada teoría de la prevención especial parte también de la idea del efecto motivatorio de la pena, pero entiende que este efecto no se dirige

a la colectividad, sino al delincuente. En este sentido, no sería una teoría de la norma penal, sino una teoría de la ejecución de la pena, Según esta teoría, la pena debe intimidar al delincuente para que no vuelva a cometer hechos delictivos. Si es que la pena impuesta al delincuente no le produce un efecto intimidante, la teoría de la prevención especial establece que, en estos casos, la pena tendrá que asumir la labor de corregir a este sujeto inintimidable. Si finalmente el sujeto inintimidable resulta además incorregible, no quedará otra solución que su inocuidad, es decir, su eliminación como peligro futuro de realización de nuevos delitos. (Cavero, 2008, pág. 6).

Esta teoría busca lograr una motivación sobre el delincuente para así brindar una actitud nueva para su convivencia en la sociedad, pero también en el caso de que el delincuente no cambie el objetivo de la pena es corregir al este para poder que sea un ciudadano que no cause daños en el futuro cambió que se pretende lograr a través de la sanción con un efecto rehabilitador.

4.2.2.3. Teoría de la Unión de la Pena.

Otra de las teorías de la pena es la conocida como teoría de la unión o mixta estas manejan la pena desde unas diferentes consideraran que es necesario que la pena trabaje en conjunto con la justicia y la resocialización.

Según esta la pena cumpliría una función retributiva, preventivo-general y resocializadora. La idea central de esta formulación doctrinal es que todas las teorías de la pena contienen puntos de vista aprovechables,

por lo que conviene aprovecharlos en una formulación conjunta. (Cavero, 2008, pág. 7).

La teoría de la unión busca logra la armonía entre estas dos corrientes tanto la absolutista como la relativa considerando que tienen sus puntos de vista son aceptables ya que al establecer la pena debe tener un fin sancionador pero a su vez se lo a través de la pena utilizarla como un medio rehabilitador del delincuente que esto ayudara para mejorar el futuro de la sociedad y así se lograría trabajar en conjunto entre las dos teorías al establecer penas pero con un fin sancionador y así vez con un fin rehabilitador para así lograr un cambio en la actitud para corregir estas actitudes social para mejorar nuestra realidad.

4.2.3. Principio Pro-Libertatis.

En nuestro país se considera la doctrina como una consideración para la toma de decisiones y creación de normas necesarias para la convivencia social.

El principio pro libertatis obra en ese mismo sentido al buscar que los derechos de libertad operen con la mayor efectividad posible. Se persigue que el Estado y los particulares se introduzcan lo menos posible dentro del accionar de los titulares de los derechos. Toda interpretación debe favorecer la libertad y no su restricción. (Frett, 2018, pág. s.n).

Con el principio pro-libertatis nos referimos al derecho de libertad de cada individuo, derecho que según nuestra Constitución de la República

del Ecuador y demás Tratados Internacionales velan por la protección y garantía de la libertad es por ello que los Estados en el momento de la aplicación de una pena esta debe contener carácter de inserción social, sería mejor buscar que las penas aplicables para sancionar una conducta sean de carácter educativo, que darían como resultado una mejor convivencia social y a su vez buscando proteger la libertad del individuo con la no aplicación de medidas privativas de libertad que atentan contra la libertad individual de cada persona.

4.2.4. Principio Pro- Homine.

En el presente trabajo se considera un principio muy importante en el momento de aplicar sanciones especialmente en materia penal cuyas sanciones deben siempre velar por proteger a la persona como es el caso del principio pro-homine.

La tratadista Mónica Pinto en su obra, El Principio pro homine criterios de hermenéutica y pautas para la regulación de los derechos humanos publicada en el año 1997, en su pág. 157, hace referencia al principio pro homine y lo define como un criterio hermenéutico que informa todo el derecho internacional de los derechos humanos, en virtud del cual se debe acudir a la norma más amplia, o a la interpretación más extensiva, cuando se trata de reconocer derechos protegidos e, inversamente, a la norma o a la interpretación más restringida cuando se trata de establecer restricciones permanentes al ejercicio de los derechos o su suspensión extraordinaria. (Castro, 2014, pág. 6).

El principio pro-homine es un principio estrechamente relacionado con la protección del ser humano y su derecho en el momento de la necesidad de aplicar sanciones, vela porque en el tiempo de aplicar una medida de carácter restrictivo de derechos reconocidos por el Estado y de tratados internacionales, se respete de la manera más eficaz los derechos y así logrando garantizar y demostrar lo que nuestra constitución de la república del Ecuador nos dice que somos un país de derechos y vela por la no vulneración de los mismos.

Otro autor lo establece a "...este principio, conocido como pro homine, obliga al Estado a aplicar la norma que sea más favorable al reconocimiento de los derechos del individuo..." (Amaya, 2009, pág. 358). Es por esto la necesidad primordial del Estado el tener en consideración al momento de aplicar sanciones este principio para la toma de decisiones en nuestras normativas que siempre velen por la protección de los derechos individuales a través de la búsqueda de nuevos medios de sanción, que no sean solo castigadores, sino más bien sean de beneficio social y protejan la integridad del sancionado.

"...La aplicación del principio pro homine como norma de interpretación de los tratados de derechos humanos, es una garantía para la protección y promoción de los derechos protegidos en estos instrumentos..." (Amaya, 2009, pág. 375). La persona que será objeto de una sanción al contar con este principio tendrá la certeza de que el Estado velará por una aplicación de sanciones que protejan sus derechos, cuyas

sanciones serán acorde al daño causado y no dé lugar a aplicación de sanciones desproporcionales ya que estas deben ir en relación al acto por el cual será sancionado y a su vez el Estado debe buscar que esta sanción su objetivo principal sea ser un medio para la toma de conciencia de la falta cometida y buscar una educación y evitar así la reincidencia.

4.2.5. Principio de Humanización de las Penas.

En la doctrina al principio de humanización de las penas el tratadista Zaffaroni lo define como:

El principio de humanización de la pena conduce necesariamente a manifestar respeto de la persona humana del procesado y sentenciado y procura su reducción y rehabilitación social. El principio también reposa en la mínima intervención del Estado, y en el Derecho Penal como última ratio legis, mínima culpabilidad, necesidad de descriminalizar, ciertos hechos punibles despenalizar los delitos de bagatela y desprisionalizar los establecimientos carcelarios. (Zaffaroni, 2006, pág. 271).

Consideremos que el principio de humanización de las penas como su nombre lo explica va enfocado en el respeto de las personas como seres humanos racionales y pensantes, esta doctrina nos dice que el Estado tiene la necesidad de aplicar sanciones pero considerando que se debe garantizar los derechos como persona al aplicarlas de una manera consiente y humana, y no ser aplicadores de excesos sancionatorios más bien buscar la reducción del irrespeto por los derechos individuales y garantizar una mejor rehabilitación social que va de la mano con la idea

fundamental de la presente investigación dejar de lado la cultura sancionadora y mejor aplicar métodos de educación en caminadas en la rehabilitación social mismos que garantizaran mejorar la cultura social en la que hemos crecido.

4.2.6. Principio de Proporcionalidad de las penas.

El principio de proporcionalidad como lo conceptualizan diferentes autores no es más que la necesidad de aplicar sanciones que no seas excesivas, más bien éstas deben responder a la necesidad y gravedad del delito, cometido por el autor.

El principio de proporcionalidad (que) se manifiesta, al igual que la determinación legal de la pena, en tres dimensiones: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto. La sanción penal que se imponga debe ser idónea, debe estar sustentada no sólo en la necesidad de prevención o re estabilización del sistema social alterado por la comisión del delito, sino también en el reconocimiento de la persona como libre y del delito como expresión de su libertad de actuación, siendo idónea la aplicación de una condena ante la culpabilidad reconocida por el agente. Asimismo, debe ser necesaria, es decir, que se haya determinado eligiendo; (Dentro de las sanciones penales de las que dispone legalmente, a aquella que resulte menos lesiva para el autor); este juicio de necesidad se aplica, buscando imponer la sanción penal menos restrictiva de los derechos del reo y, prescindir de penas privativas de libertad; y debe ser proporcional en sentido en sentido estricto, en esta etapa del juicio, es

donde considero que la determinación judicial de la pena, deja de ser un proceso rígido y menos un cálculo meramente matemático; sino que se convierte en un proceso valorativo del ser humano sobre el cual recaerá la pena, es aquí donde resulta exigencia del respeto de la dignidad humana la valoración de las circunstancias fácticas específicas típicas y no típicas, nominadas e innominadas, previstas y no previstas que caracterizan no sólo el hecho, sino también al sujeto a condenar. (Olaya, 2016, págs. 7-8).

Esta consideración sobre el principio de proporcionalidad nos deja ideas claras para la aplicación de una sanción ya que está protegiendo derechos de cada individuo nos hace referencia que debe ser idónea y necesaria ante la comisión de una falta contra la normativa, para la aplicación debe estar demostrada para poder sancionar esta falla y proporcionalidad en sentido estricto ya que la aplicación de una sanción sea en relación de igualdad con el daño cometido, es decir; se sancionara un delito siendo merecedor de una sanción severa por haber incurrido en el dolo, como elemento del delito cometido y una contravención estas sanciones que serán de carácter más leve considerando que en una contravención no existe el dolo, más bien es una falta del deber de cuidado sobre la protección de un bien que la sanción debe ser encaminada en la concientización de la no aplicación de la normativa y no ser solo castigadora.

Cuando hablamos de dosimetría penal, nos referimos a la aplicación del principio de proporcionalidad a las penas, tanto por parte del legislador

al imponer una sanción determinada a una conducta tipificada como delito, como por parte de los jueces y tribunales al decidir casos en específico. La imposición de pena y su magnitud dependerá, tanto en lo legislativo, como en lo judicial, de la intensidad con que se hubiere vulnerado o puesto en peligro el bien jurídico penal tutelado por el tipo penal. Dicho en lenguaje menos técnico, a la cantidad de daño que se hubiera causado. (García, 2016, pág. s.n).

Con esto logramos una clara y precisa conceptualización sobre el objetivo del principio de proporcionalidad de las penas mismo que debe ser considerado por todos los operadores de justicia en el momento de aplicar una sanción, estos deben aplicar de una manera principal el principio de proporcionalidad de las penas, considerando siempre que este va en ir en relación a la falla cometida y el límite con el que se causó daño, es decir medir el grado de dolo existente en el cometimiento de una omisión a la norma y velando por la protección y garantía de los derechos individuales del sentenciado.

4.2.7. Principio de Mínima Intervención Penal.

Este principio se encuentra establecido dentro de nuestra normativa la misma que consiste en:

“...La mínima intervención penal supone evitar al máximo la privación de la libertad; tal pena debe ser la última ratio del Estado. Debe quedar reducida a los casos más graves...” (Hernández Terán , 2013, págs. 37-38). La mínima intervención penal es un mecanismo utilizado por los

operadores de justicia, mismo que se ejerce en el momento de establecer una sanción, favoreciendo al infractor ya que se busca la aplicación de una sanción acorde al daño y evitar sanciones demasiado severas como es la privativa de libertad, con respecto a esta sanción se busca que sea el último mecanismo de sanción en casos de extrema gravedad, y en casos de menor gravedad, debería estar descartado este tipo de sanciones considerando como ejemplo al referirnos a una contravención como omisión leve a la norma, misma que no solo debe ser castigada si no buscar cambiar el patrón cultural, que llevo al cometimiento de la misma, esto a través de un cambio social a través de la educación mismo que favorece para una mejor convivencia social y no solo ser simples sancionadores.

El camino de la mínima intervención penal es el correcto legalmente respecto de cierto tipo de delitos que no ponen en peligro la paz social, que no atacan a los sectores más vulnerables de la sociedad, que no afectan bienes jurídicos de relevancia social. (Hernandez Terán , 2013, pág. 40).

Por ello considerando que el Estado debe buscar proteger los derechos individuales de cada persona para con ello cumplir con lo establecido en la constitución de la república del Ecuador , en la aplicación de sanciones, si la falta ponga en peligro grave a la sociedad debe ser una sanción severa pero, en el caso de una contravención es un llamado de atención por una falta que podría causar un daño, pero con el hecho de sancionar la contravención se da por superada y protegido el bien es por ello que la intervención del Estado trata de sancionar una contravención, y

debe ser con el fin de educar, y evitar la reincidencia, antes de ser un Estado castigador través de penas demasiado severas.

4.2.8. Dolo: Elemento ausente en las Contravenciones de Tránsito

a) Dolo.

En materia de contravenciones de tránsito encuentro la necesidad de establecer la importancia de la consideración de las conductas existentes en las contravenciones de tránsito por ello una de las conductas existentes es la Culpa pero a su vez considero que en el cometimiento de una infracción existe la ausencia de Dolo.

Analizando prolijamente la conducta del contraventor muy grave en materia de tránsito, podemos deducir que al momento de la comisión de una contravención, en su obrar se encuentra ausente el DOLO (intención de irrogar daño) y únicamente podemos denotar que se encuentra presente la CULPA debido a su actuar no previsible (acción u omisión culposa) que se verifica por negligencia, imprudencia, impericia o por falta de observancia de las Leyes y Reglamentos; en tal sentido debemos tener en consideración que los sentenciados por contravenciones muy graves de tránsito, no son delincuentes, no son autores de delitos penales y menos transgresores de contravenciones de policía, es decir, no son contraventores dolosos que cometieron determinado acto con el fin de irrogar daño, sino que son contraventores culposos, los cuales, por su imprudencia, negligencia, impericia y falta de observancia de las leyes y

reglamentos no pudieron prever sus acciones u omisiones al momento de la conducción. (Quinchuela, 2014, pág. s.n).

En materia penal es una rama demasiado extensa que no tiene el estudio debido y se ha convertido a través de los tiempos en solo ser castigado por el resultado de un accidente de tránsito, y no ha tenido un estudio positivo de utilizar la educación vial como un medio preventivo y de valor positivo en la mejora de la cultura vial existente en nuestro medio ya que es bastante escasa, por ello se considera que en una contravención de tránsito el elemento presente en el cometimiento es el carácter culposo mismo consiste en que el conductor a través de su proceder este no tiene un carácter predecible, ya sea del deber de cuidado o por falta de información que no es más que el resultado de una falta de conciencia, educación y seguridad vial, acerca de los resultados de la inobservancia de pequeñas factores dentro de materia de tránsito que se traducen en tener este actuar culposo que es el resultado de la falta del deber de cuidado, por negligencia, imprudencia, impericia o por falta de observancia de las leyes y reglamentos.

Pero sin dejar de lado que este actuar culposo por inobservancia del deber de cuidado es un elemento presente en este tipo de contravenciones como es el caso de la conducción de vehículo con llantas en mal estado pero se debe considerar que el contraventor muchos de los casos si recae en el mismo es por el motivo de falta de liquides económica para poder efectuar a tiempo este cambio, considerando que el cambio de neumáticos

en los vehículos es un gasto sumamente cuantioso, que desfinancia los gastos mensuales de cada hogar motivo por el cual los conductores se ven obligados a aplazar este cambio por falta de recursos económicos mas no por tener el ánimo de causar daño, por ello en la presente investigación se plantea que este tipo de contravención no debe ser objeto de una sanción tan grave como es la privativa de libertad que lo único que se lograría es agravar el problema ya existente considerando que al privarle de su libertad al contraventor se le impide de ejercer su derecho al trabajo medio necesario para poder generar ingresos y poder cumplir con la normativa, y al estar privado de su libertad no podrá realizarlo ya sea un vehículo de transporte privado o transporte públicos los dos se ven afectados más bien su sanción debería ser más leve y utilizarla como un medio para realizarle un llamado de atención para los conductores.

Sin dejar de lado la situación de la desinformación de parte de los contraventores y esto es el resultado de que el Estado no ha brindado la importancia necesaria al tema de educación y seguridad vial, considerando que con el pasar de los años se ha logrado demostrar que es un factor importante para lograr cambios sociales y significativos adelantos ha sido la educación como medio de evolución de cada individuo, tomando como punto de partida esto se plantea que la educación vial como medio preventivo debería ser implantada como una sanción y un mecanismo de rehabilitación obligatorio para ir forjando generaciones más consientes en este campo, y a su vez empezar a implementar la educación desde niveles básicos ya que esta cumple un papel muy importante y se lograría ir

disminuyendo los índices de accidentes y de contravenciones en materia de tránsito, al apostar por cambios sociales y no solo ser castigadores de la faltas.

b) Culpa.

Al hacer relación con el tema de la inexistencia del dolo en una contravención no podemos dejar de lado tener claro que es la culpa y en que consiste este elemento que si lo podemos encontrar en una contravención la misma que radica en ser un actuar no previsible que se da por uno de sus elementos que es la falta del deber de atención y cuidado.

La culpa existe cuando obrando sin intención y sin diligencia debida, se causa un resultado dañoso, previsible y penado por la Ley, siendo menester para que se produzca una acción y omisión voluntaria pero no intencional, que el agente ejecute el acto inicial sin tomar aquellas cautelas, precautelas o precauciones necesarias para evitar resultados perjudiciales. (Espinosa, 2003, pág. 165).

Teniendo claro la culpa es el obrar no intencional del contraventor, esta es una gran diferencia entre un delito en el cual existe la presencia del dolo que es el ánimo de causar daño a diferencia de una contravención que el dolo es un elemento ausente y existe solamente la culpa que se dan por falta del inobservancia al deber de cuidado que se puede dar de diferentes formas como es la falta del deber de cuidado, por negligencia, impericia o por inobservancia de la norma pero sin dejar de lado que no existe la presencia del dolo o el ánimo de causar daño a un bien jurídico.

Considerando que uno de los elementos de la culpa es la falta del deber de atención y cuidado es la justificación social de la sanción culposa, pero al no haber la intención dirigida hacia el daño, la sanción para este tipo de delitos es más leve. (Albán, 2004, pág. 208).

Entorno en la que recae el contraventor al no percatarse del mal estado de sus neumáticos situación que se da por la falta de la aplicación de este elemento no con el ánimo de causar daño, pero es motivo de sanción como el tratadista nos dice es merecedor de una sanción pero de carácter leve cuyo objetivo esta dentro de la investigación realizar una sustitución de la pena al aplicar una sanción más leve y con un fin además de concientizar y ante la poca cultura vial de nuestro medio que es una de las principales razones de los accidentes de tránsito buscar mejorar este panorama.

“...Entre las formas de la culpa encontramos la Negligencia esta se traduce en una falta de actividad o en una actividad desatenta, por cuya causa se produce el resultado dañoso, que pudo haberse evitado con una actitud diligente...” (Albán, 2004, pág. 208). Al referirnos a la realización desatenta de una actividad que por este falta de atención podría darnos como resultado un daño a un tercero o sobre el mismo por falta de seguridad por esto se plantea mejorar este deber de cuidado al educar al contraventor en conjunto con su sanción para hacer conciencia en el mismo y así evitar futuros resultados negativos que pueden dar como resultado un accidente.

“...La Imprudencia se manifiesta en actos realizados con ligereza y sin considerar riesgos, que así mismo causan daños a terceros...” (Albán, 2004, pág. 208). Como el tratadista nos dice este es otra forma de culpa misma que se vería reflejada en la falta del deber de cuidado de parte del contraventor pero en esta contravención por conducción de un vehículo con llantas en mal estado, este acto se lo posterga no con un ánimo de hacer daño, considerando que por diferentes motivos se aplaza el realizar este cambio por razones ajenas a la voluntad del contraventor como es la falta de recursos económicos o tiempo.

“...Impericia es una forma de culpa que se da en el ejercicio de ciertas profesiones o actividades que requieren de conocimientos o destrezas especiales. En el fondo se reduce a negligencia o imprudencia en un ámbito específico...” (Albán, 2004, pág. 208). Al referirnos a la negligencia es de igual manera la falta de cuidado dentro de la actividad que se está realizando al no tener el cuidado de que se la efectúe de una manera correcta bajo todos los parámetros de seguridad siendo esto un motivo para que se realice un llamado de atención al contraventor porque su inobservancia puede tener como resultado un accidente.

“...Inobservancia de leyes o reglamentos esta es una forma especial que se produce cuando la violación de normas legales o reglamentarias, realizadas sin intención de causar daño, lo han causado...” (Albán, 2004, pág. 209). En la investigación se maneja el criterio de que muchas de las veces el contraventor cae en este tipo de contravención por motivo de

desconocimiento de la norma que no tiene el ánimo de cuásar daño y principalmente por la presencia de uno de los elementos principales de la culpa que es la falta del deber de cuidado por eso se considera que la culpa es el un elemento presente en las contravenciones de transito ya que es un actuar no previsible de parte del contraventor pero este no actúa con el aniño de causar daño.

“...La culpa solo es punible en forma excepcional y las penas son más leves, esto quiere decir que no todos los delitos tienen una modalidad culposa...” (Albán, 2004, pág. 207). Considerando esto realizo la individualización del caso de la contravención por conducción de un vehículo con llantas en mal estado misma que tiene un carácter culposo y no tiene la tentativa de querer causar daño a un tercero se da más bien por desconocimiento de la norma, la falta del deber del cuidado e inobservancia de la existencia de esta causal y en muchos casos se da falta de recursos económicos motivó por el cual el dueño del vehículo no ha realizado este cambio de neumáticos a tiempo, situaciones que deben ser analizadas para la aplicación de una sanción al considerar que actualmente está establecida una sanción demasiado severa al aplicar penas privativas de libertad que antes de ser un medio de solución agravan un problema ya existente como es el hacinamiento de las cárceles, esta contravención si efectivamente es un factor de riesgo pero esta al tratarse de una contravención se lo debe tratar con este fin de hacer un llamado de atención al contraventor y buscar mecanismo para que estos con la pena sean un medio rehabilitador que ofrezca cambios para la sociedad.

4.2.9. Las Desventajas de la Prisión sobre los Sentenciados.

En nuestra realidad el Estado dentro de sus medidas sancionadoras existe la privativa de libertad como lo hemos conceptualizado anteriormente no es más que la privación del derecho de la libertad de las personas al recluirlo al condenado en centro creados especialmente para estos casos, pero esta reclusión da lugar a muchas vulneraciones de los derechos individuales y a su vez causa daños en las personas que fueron objeto de aplicación de este tipo de sanción como lo explica el siguiente autor.

Ataliba Nogueira comenta sobre los daños de la prisión en relación con la salud del detenido diciendo: la prisión por lo mejor que sea cuidada y por mejor que sea disfrazada, arrastra siempre malas consecuencias para la salud del sentenciado, perturbaciones mentales, psicosis carcelarias y otros males físicos y morales. (Ponce, 2017, pág. 49).

Este autor da una concepción muy buena acerca de cómo la prisión trae daños sobre los sentenciados que si bien es cierto la prisión por mas acopada a un buen manejo nunca va a dejar de ser una centro de privación de libertad, en el cual cada sentenciado incluido en un nuevo ambiente, rodeado de diferentes tipos de realidades sociales en las que cada persona se ha desenvuelto, situaciones que afectan a cada reo al encontrarse recluido de sus derechos esto afecta psicológicamente y físicamente y son daños de gran relevancia, por ello el Estado debe buscar el mecanismo de sanción proporcionales y no aplicar penas demasiado severas como es la privativa de libertad que no da mayor resultado en el cambio de la realidad

social para lograr un cambio, la sanción debe ir encaminada a mejorar la realidad social, cambiar a través de la educación logrando una concientización del daño que causa no solo al sentenciado sino a toda la sociedad y así se garantizará los derechos del sentenciado evitándole el daño que causara el estar recluido en un centro especial.

El Prof. Dr. Cándido FurtadoMaia Neto, sobre este respecto manifiesta que: Hay que hacer un enorme esfuerzo de imaginación, coraje y decisión política, para buscar y encontrar formas alternativas a la prisión actualmente existente, porque hemos llegado al definitivo convencimiento de que no tiene ninguna funcionalidad de reinserción de este esfuerzo de imaginación, coraje y decisión política, pasa y comienza por reconocer que lo más duro en la inmensa mayoría de las cárceles no es la privación de la libertad en sí misma, sino las condiciones en las que se da tal privación de libertad"; "una cosa, por cierto, es cierta y enfática, el actual sistema carcelario tiene que ser rápidamente eliminado de la fase de la tierra, por inoperante, inmoral e inconveniente con el crimen. (Ponce, 2017, pág. 50).

Con esto se llega aun idea clara acerca del daño que causa una pena privativa de libertad sobre el sentenciado que si es verdad en nuestra realidad la aplicación de este tipo de sanción no tiene ninguna funcionalidad de reinserción sobre el sentenciado, dando como resultado que este tipo de sanción no tenga ningún fin, más que solo vulnerar derechos del sentenciado, como es el caso del hacinamiento de las cárceles que nuestra constitución garantiza la no existencia de esto pero en la actualidad es un

problema de muchas ciudades de nuestro país, situación que pone en peligro la convivencia de los reos en estos centros, su salud propia he incluso su vida , el Estado debe velar por garantizar un ambiente bueno en estos centros y al aplicar penas privativas de libertad para una contravención no ayuda en nada, más bien esto da lugar para agravar el problema actual por ello la propuesta de la necesidad de aplicar sanciones no solo con un fin de castigar al sentenciado, más bien debe buscar su educación para evitar la reincidencia y poder brindar a la sociedad una convivencia mejor entre todos.

4.2.10. Derecho al Trabajo

Al hablar del derecho al trabajo nos referimos a un derecho fundamental en la sociedad en la que vivimos por ello la necesidad de saber en qué consiste y establecer la necesidad del mismo y su importancia como un sustento propio o de un hogar:

Filosóficamente nace del derecho de vivir. Toda persona por voluntad, por vocación, por aptitud manual o intelectual o por otras razones, tiene la facultad de disponer la elección de su actividad ocupacional y de sustituírla cuando lo considere conveniente. En otros casos puede abstenerse de continuar su actividad, por imperio de su conciencia. (Rubinstein, 1983, pág. 72).

El derecho al trabajo es una decisión unilateral, cada persona elige la manera y forma de como ejercer su derecho, para a través del mismo generar una actividad económica para su sustento necesario ya sea de

carácter personal y familiar, necesaria en nuestro medio para lograr una estabilidad económica en la sociedad en la que nos encontramos y dentro del entorno familiar es de gran importancia al tener claro que una familia depende económicamente del jefe de hogar el encargado de realizar un trabajo para obtener ingresos económicos que garantizaran una economía y una vida digna a todo el núcleo familiar.

Al derecho del trabajo lo encontramos presente en casi todas las actividades humanas, desde el nacimiento de las personas hasta su fallecimiento. Incluso, con posterioridad a él existen consecuencias jurídicas que se presentan y que el derecho del trabajo ha de avizorar. Dentro de este contexto, nuestro derecho termina siendo una ciencia jurídica multidisciplinaria, pero centrada dentro de sus propios causes, debido a su particularismo. (Vásquez, 2013, pág. 66).

El derecho al trabajo es un derecho primordial el cual se encuentra garantizado en nuestra constitución ya que para poder tener un desarrollo productivo y lograr una estabilidad económica se necesita este factor que es el derecho al trabajo, mismo que se realizara conforme ley y nos garantizará un pleno desarrollo económico, a través de la realización de esta actividad a gusto y decisión de cada uno, esta decisión será libre y voluntaria de cómo y en qué lugar ejercer su derecho.

“...Derecho constitucionalmente reconocido, de carácter económico-social, cuyo contenido básico está constituido por el derecho a obtener un puesto de trabajo...” (Espasa, 2001, pág. 526). Al mencionar el derecho al

trabajo nos referimos a un derecho muy importante reconocido por los diferentes tratados internacionales y nuestra constitución, dado esto por el valor que amerita el mismo, dentro de una sociedad es la actividad diaria realizada por los diferentes trabajadores para a través de este intercambio de trabajo por el pago de un salario, actividad que servirá para obtener beneficios dentro de la economía del trabajador.

El derecho al trabajo radica en obtener un medio para poder hacer frente a la realidad actual por ello la necesidad primordial del Estado garantizar a cada persona la obtención de una fuente de trabajo para cada uno, medio que será de carácter beneficioso para lograr una economía básica y un mejoramiento de la calidad de vida, esto a través de la remuneración recibida por el trabajo realizado y a su vez la necesidad de que el estado le brinde la libertad de poder ejercerlo, situación que es arbitraria en los casos de contravenciones considerando desde la perspectiva del derecho penal en el momento que una persona es objeto de una sanción privativa de libertad sanción que debe ser otorgada conforme el grado de daño efectuado sobre la sociedad, es decir esta pena debe guardársela para los delitos más graves , ya que el sentenciado es recluida en los diferentes centros carcelarios del país, considerando que esto le impide el derecho de la libertad y por ello no puede ejercer su derecho a su trabajo el sentenciado que muchas de las veces es jefe de hogar, no podrá estar en la situación de obtención de medios económicos por eso en el caso de los contraventores por conducción de vehículo con llantas en mal estado le impediría el poder cumplir con un ordenamiento de

normativa de superar la causa de la infracción, por falta de ingresos económicos.

Esta situación afectara no solo al contraventor si no a su núcleo familiar que dependen del mismo, sin dejar de lado que muchos casos dentro de este se encuentran menores de edad, por ello es uno de los motivo de estudio de la necesidad sustituir la sanción privativa de libertad en los casos de contravenciones para poder garantizar el derecho al trabajo a través de la libertad al contraventor considerando que esta es una sanción demasiado severa, y se debe aplicar una de menor rigurosidad para que sea utilizada la sanción como un medio de concientización y prevención al realizar un llamado de atención con una pena acorde a esta falta.

4.2.11. La Educación Vial, seguridad Vial, y la responsabilidad de los conductores.

Al referirnos a la educación vial, la seguridad y la responsabilidad abarcamos un tema muy amplio pero resumido en un objetivo primordial mejorar la cultura vial que tenemos en nuestro medio por ello la necesidad de tener clara la importancia y la necesidad de que forme parte del diario vivir y dentro de la educación constante en nuestra sociedad para así garantizar una convivencia pacífica entre todos.

“...Podemos definir la educación vial como parte de la educación social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida,

calidad medioambiental y de Seguridad Vial...” (García, Ruiz, & Ramos, 2010, pág. 19). Al referirnos a la educación y seguridad vial es un tema que en nuestra actualidad en la realidad de nuestro país no se le ha otorgado la importancia que esta tiene, la educación como el objetivo principal considerando la evolución de nuestra sociedad como lo hemos visto a lo largo de nuestra vida este es un medio de progreso para la sociedad, esta vez hacemos mayor énfasis en lo relacionado a una buena educación vial necesaria en nuestro medio ya que no cuenta con una concientización tanto de conductores como peatones sobre la misma y es necesaria la presente investigación va encaminada en la importancia de la mismas al aplicarla como una medida preventiva para lograr mejorar la convivencia social que dará resultados positivos al empezar a educar a nuestra sociedad.

4.2.12. Las Medidas Educativas en accidentes de tránsito como rehabilitación.

Las medidas educativas al ser utilizadas como medios rehabilitadores para la sociedad según diferentes autores y especialistas consideran que son de gran importancia en nuestro medio al considerar que tenemos una cultura vial escasa.

La programación de la educación para prevenir los accidentes del tránsito debe orientarse hacia la familia, la escuela y la comunidad. El aprendizaje debe ser continuo y práctico, y ha de persistir hasta la vejez, edad en que los peatones son esencialmente vulnerables. (Cursino, s.f, pág. 320).

El camino largo de la enseñanza aprendizaje con relación a temáticas que están afectando a nuestra sociedad como es la educación vial para prevenir los accidentes de tránsito debe empezar a ser incluido dentro de las normativas para así ir cambiando la mentalidad de nuestra sociedad por una más consiente y respetuosa de las normativas de seguridad y de sus semejantes al tener una mejor actitud y así proteger a las futuras generaciones de nuestro país.

Es indudable que al establecer la educación como medida preventiva prioritaria se llega al fondo de un problema que exige una solución inmediata y que es de gran interés para todos los que asumen la responsabilidad de vidas humanas, ya sea en lo que se refiere a su formación, tratamiento, curación o salvación. (Cursino, s.f, pág. 320).

El tomar conciencia no solo las autoridad sino todos como ciudadanos sobre este problema grave de los accidentes de tránsito es prioridad de todos, al establecer la educación vial como un medida preventiva estamos ayudando a fomentar una cultura responsable y así con la correcta aplicación de esta educación vial no solo para contraventores si no desde pequeños, estamos ya forjando buenos ciudadanos cuidadosos y respetuosos de las vidas humanas, porque el convertirnos en una sociedad solo sancionadora no nos dará mayores resultados, porque no empezar a cambiar mentalidades a través de una fuerza muy grande que ha sido y siempre será la principal causa para que un país se desarrolle positivamente como es la educación.

Se puede afirmar que la mayor parte de los accidentes del tránsito son evitables, pues la responsabilidad principal recae sobre el hombre como conductor, pasajero o peatón, razón por la cual recibe particular atención el proceso educativo como medida prioritaria en todo programa de prevención de accidentes del tránsito. (Cursino, s.f, pág. 320).

Como podemos darnos cuenta muchos de los accidentes de tránsito pueden ser evitables, al tener mayor responsabilidad y una cultura vial buena cosa que en nuestra sociedad no la tenemos y eso lo demuestran las estadísticas la mayor causal de accidentes es el manejar con distractores situación que es solo responsabilidad del hombre la no hacer conciencia de las normas de seguridad tanto para el como para la comunidad. Por esto considero la importancia de la implementación de medidas educativas como un proceso continuo y didáctico para los contraventores y sería bueno para todos desde pequeños, como en toda sociedad hay gran variedad de formas de formas de pensar respetables muchos lo verán como innecesario, considerando que las personas ya están acostumbradas a no tener una cultura vial, pero porque no apostar por un cambio que no dará grandes resultados inmediatos pero sí dará resultados consolidados a futuro porque se hará un cambio a través de una educación constante que ayudará mucho en responsabilidad y el respeto por la vida.

Los accidentes de tránsito son el pan de cada día de los juzgados penales, pero pueden ser predecibles y evitados mediante una educación

vial en la cual colaboren transeúntes, conductores y ciudadanía en general. (Sinche, 2017, pág. 12).

Nuestra realidad podemos cambiarla a través del mecanismo de la educación este siempre dará resultados positivos en el desarrollo de una sociedad, ayuda a mejorar los conocimientos que tenemos sobre la temática y así obtendremos con la educación permanente, al poner la importancia que amerita la misma para lograr cambios en nuestra sociedad y así mejorar la convivencia de todos al proteger nuestra vida y la de todas las personas.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

Como en todo Estado siempre tiene su carta magna misma que regula cada territorio, sobre deberes y obligaciones de cada persona, garantizando derechos y protegiendo a sus pobladores pero nuestro país no es la excepción en Ecuador contamos con nuestra Constitución de la República del Ecuador que vela por proteger y garantizar nuestros derechos y garantías en beneficio de los ciudadanos Ecuatorianos, en todos los ámbitos misma que fue promulgada en Montecristi, y entro en vigencia el 20 de octubre de 2008 tras su publicación en el Registro Oficial N° 449, y posterior actualización en Abril del 2018, mi presente trabajo tomare en consideración la normativa, para el desarrollo del marco jurídico de mi investigación resaltando el siguiente articulado.

Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: Núm. 8. El contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas, la jurisprudencia y las políticas públicas. El Estado generará y garantizará las condiciones necesarias para su pleno reconocimiento y ejercicio. Será inconstitucional cualquier acción u omisión de carácter regresivo que disminuya, menoscabe o anule injustificadamente el ejercicio de los derechos. (Constitución de la República del Ecuador, 2018, pág. 5).

Partiendo con esto planteo como deber objetivo del Estado es velar por el ejercicio de los derechos, mismos que están garantizados en la Constitución de la República del Ecuador y en los diferentes tratados internacionales firmados por el Ecuador, de ahí por qué se considera inconstitucional alguna actos que atentan contra esto, por ello el Estado es el principal protector de los derechos y garantiza la aplicación de los mismos tomando este articulo como referente de que el estado será el mayor garantista de derechos de los ecuatorianos situación que no se ve reflejada al aplicar sanciones demasiado severas para las contravenciones de transito al considerar que estas son omisiones culposas pero no con el ánimo de cuásar daño más bien es la falta de inobservancia de la norma o situaciones de falta del deber de cuidado que da como resultado caer en una contravención de tránsito misma que deben ser sancionadas pero con sanciones leves acordes al daño más bien el estado debe buscar mecanismo de prevención que generen resultados positivos como es la

educación continua para lograr una concientización en la sociedad de los riesgos a los que se exponen al no tener una cultura vial buena.

Considerando pertinente tomar en consideración el articulado referente a la educación misma que se encuentra en los siguientes artículos.

Art. 26.- La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado. Constituye un área prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, garantía de la igualdad e inclusión social y condición indispensable para el buen vivir. Las personas, las familias y la sociedad tienen el derecho y la responsabilidad de participar en el proceso educativo. (Constitución de la República del Ecuador, 2018, pág. 8).

La educación como motor de superación para cada ciudadano es fundamental, por ello la necesidad de que el Estado cumpla con su obligación de garantizar la educación en todos sus niveles y modalidades sin dejar de lado temáticas necesarias para la convivencia social como es la educación vial misma que ayudara a mejorar las concientización y el respeto hacia la vida de las personas, garantizando que esta se debe dar sin ningún tipo de discriminación, misma que sea de carácter público, para así el Estado utilizará esta valiosa rama de la educación para lograr cambios dentro del desarrollo positivo del país al hablar de lograr mejorar los patrones socio-culturales, presentes en nuestra sociedad.

Art. 27.- La educación se centrará en el ser humano y garantizará su desarrollo holístico, en el marco del respeto a los derechos humanos, al medio ambiente sustentable y a la democracia; será participativa, obligatoria, intercultural, democrática, incluyente y diversa, de calidad y calidez; impulsará la equidad de género, la justicia, la solidaridad y la paz; estimulará el sentido crítico, el arte y la cultura física, la iniciativa. (Constitución de la República del Ecuador, 2018, págs. 8-9).

Considerando estos artículos que hacen referencia a un tema muy importante que es sobre el derecho a la educación siendo una de las bases principales para el desarrollo de nuestra sociedad y para lograr una convivencia armónica entre todos, ya que es una herramienta primordial dentro de los cambios sociales y que considero que sin educación no hay mayores adelantos pero para esto esta educación debe abordar todas las temáticas necesarias sin dejar de lado las de la convivencia social como es la educación vial, misma que no se la bien brindando con la importancia que esta tiene ya que nos centraríamos en una cultura básica pero es por ello que el Estado a través de sus organismos deberá velar por cumplir con un deber ineludible e inexcusable, garantizando así una cultura formada dentro de todos los ámbitos académicos como morales, realizando una educación social inculcando el valor principal sobre la convivencia social que se lograría a través de mejorar la educación vial para así lograr mayor concientización y el respeto por la vida humana.

Por ello es deber del estado buscar mecanismo para proteger y garantizar a la sociedad sus derechos fundamentales como el caso del derecho al trabajo que está precautelando y protegido por la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 33 que señala:

Art. 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado. (Constitución de la República del Ecuador, 2018, pág. 10).

Cada individuo al pertenecer a una sociedad tiene como deber fundamental convertirse en un ente productor lo cual lo realiza a través del trabajo, situación que es muy necesaria para el mismo sustento económico de cada persona a través de un trabajo remunerado este tendrá acceso a una economía individual que le permitirá crecer económicamente y no el trabajo es una forma de sustento de un hogar ya que a través de las actividades de trabajo se obtiene una remuneración necesaria para satisfacer las necesidades básicas de cada canasta familiar, y poder cumplir con las normativas vigentes es por ello que el Estado en el momento de verse en la situación de aplicar sanciones por alguna falta cometida este debe garantizar la aplicación de sanciones acordes al daño cometido que velen por garantizar la libertad del individuo para que le

permita poder ejercer su derecho al trabajo necesario para poder obtener recursos económicos y poder cumplir con la normativa.

El problema de la investigación jurídica planteada considera el derecho al trabajo como rama específica el transporte público mismo que es brindado a la ciudadanía con el fin de ofrecer un servicio a cambio de una remuneración o pago, dejando claro que el trabajador dentro de su hogar hace de jefe de hogar y que es el responsable de obtener el sustento de la economía del hogar y este al momento de ser objeto de una pena privativa de libertad se ve impedido de poder realizar sus actividades de trabajo para obtener estos recursos económicos necesarios para su sustento y cumplimiento de la normativa como es el caso de las contravenciones de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado el contraventor se ve obligado a superar la causa de la infracción para lo cual este necesita contar con estos ingresos económicos mismo que al aplicarle una pena privativa de libertad no podrá obtenerlos por el hecho de encontrarse privado de su libertad

Por esto el Estado debe garantizar la aplicación de sanciones acorde a los daños y buscar mecanismo de protección de los derechos como es el caso del derecho al trabajo justo para todos los ciudadanos ofreciéndole garantías que a través de sus actividades económicas pueda sustentar su economía y así lograr la convivencia armónica mediante la aplicación de sanciones de acuerdo a la normativa.

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: Núm. 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. (Constitución de la República del Ecuador, 2018, pág. 28).

Al hablar de proporcionalidad estoy hablando de una garantía establecida por nuestra legislación misma que en teoría debería velar por la imposición de sanciones acorde al daño causado, deben ser de acuerdo a la clasificación de las infracciones de acuerdo a la normativa penal de nuestro país misma que las pone como delitos y contravenciones, es decir las penas deben ser según el caso como ponemos el ejemplo de la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado nos referimos a una contravención que tiene un carácter culposo por la falta de observancia a la normativa o por la falta del deber de cuidado y no tiene el ánimo de causar daño, razón por la cual la sanción debe ser equitativa no pueden ser demasiado severas porque serian desproporcionales considerando que al hablar de una contravención estamos hablando de una omisión de la norma pero de carácter leve, por ello la aplicación de una pena privativa de libertad para la misma es muy severa considerando que muchas veces el contraventor recae en esta por falta de conocimiento o no cuenta con los recursos económicos necesarios para poder efectuar el cambio de los neumáticos más bien esta pena se la debe sustituir por una que sea más leve y se la considere como un llamado

de atención como son las sanciones pecuniarias para evitar privarle de su libertad al contraventor y también buscando que esta sanción tenga un medio preventivo como fin social a través de la implementación la educación vial considerando que la mayor razón de los accidentes de tránsito en nuestro país es la falta de la cultura vial.

Art. 394.- 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 regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias. (Constitución de la República del Ecuador, 2018, pág. 121).

Cada ciudadano tiene el derecho de hacer uso de todo tipo de transporte, a su vez el Estado garantiza el acceso de una manera pública, mismo que será regulado por el Estado en cuanto a sus tarifas garantizando el acceso a la ciudadanía ya que es de gran importancia dentro de nuestra realidad actual garantizando así que cada ciudadano puede acceder a este medio mismo que debe cumplir con todos las normas de seguridad establecidas en nuestra legislación.

Art. 417.- Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otros instrumentos internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad

directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución. (Constitución de la República del Ecuador, 2018).

En nuestra legislación cuenta con independencia pero a su vez forma parte de los diferentes organismos internacionales, mismo que velan por el pleno cumplimiento y protección de los diferentes derechos humanos de cada individuo y por ello cada país parte de estos tratados debe regirse bajo estos principios pro ser humano, en cuando a su normativa y más en el caso de la aplicación de sanciones el estado debe aplicarlas buscando la mayor favorabilidad en cuanto a la protección de los derechos y estas debe ser proporcionales es decir deben ir acorde al daño causado y al aplicar el principio pro ser humano buscando reconocer los derechos y si fuera el caso de la restricción de alguno que sea de la manera menos perjudicial, como en el caso de la aplicación de penas privativas de libertad esta sanción se la debe aplicar para los caso de los delitos más graves no para contravenciones de tránsito que son más leves y no tienen el ánimo de causar daño, a este tipo de falta se be aplicar sanciones con un fin de hacer un llamado de atención y utilizarlas como medios de prevención para poder así garantizar una convivencia pacífica.

4.3.2. Código Orgánico Integral Penal.

Remitiéndonos a la normativa encargada de la aplicación de sanciones en nuestro Estado nos brinda su normativa jurídica en el campo de legislación punitiva con la promulgación del Código Orgánico Integral Penal nos señala.

Art. 3.- Principio de mínima intervención.- La intervención penal está legitimada siempre y cuando sea estrictamente necesaria para la protección de las personas. Constituye el último recurso, cuando no son suficientes los mecanismos extrapenales (Código Orgánico Integral Penal, 2018, pág. 7). Partiremos desde la consideración principal del Estado sobre el respeto a los derechos, este deberá velar por la aplicación de decisiones debidamente sustentadas considerando que dentro de todo proceso se debe dar el respeto a los derechos humanos y sin dejar de lado que el estado busca que la intervención penal sea aplicada como el último recurso para tomar decisiones y en caso de que sea necesario la aplicación de una pena privativa considerando que son sanciones demasiado severas se la debe aplicar para delitos más graves por ello la necesidad de sustituir la sanción que se encuentra establecida para la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado considerando que es una contravención y por el grado de gravedad de la omisión a la norma no da lugar a que se prive de libertad a una persona más bien se debe sancionar pero de una manera leve sin dejar de lado que por esto se ha realizado una especificación de que es la infracción penal y su clasificación.

“...Art. 18.- Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código...” (Código Orgánico Integral Penal, 2018, pág. 15). La infracción penal se tiene claro que en todo proceso penal siempre se tendrá que tener presente que para poder sancionar una conducta esta debe estar tipificada en la normativa considerando que es toda conducta humana que va en contra de la ley.

A su vez nos establece una clasificación de las infracciones que nos señala: "...Art. 19.- Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones..." (Código Orgánico Integral Penal, 2018, pág. 15). Para las infracciones se ha realizado una diferenciación necesaria ya que hay que considerar la gravedad de cada caso es por ello que se establece la consideración entre Delitos y Contravenciones que serán sancionadas de manera diferente de acuerdo al ánimo de causar daño de cada una de estas dado que al hablar de una contravención estamos hablando de una omisión leve de la norma, a diferencia de los delitos en si es una conducta que genera un daño más grave.

En materia penal al hablar de penas se las establece conforme el grado de daño que se ha causado, es por ello que se establece las diferencias entre delito y contravención, de ahí parte la manera de cómo se establecerá una pena que debe ser proporcional y garantizar que no se vulneren los derechos de las personas considerando esto el presente objetivo de estudio va orientado en la necesidad de buscar que la pena sea con un fin rehabilitador por esto la normativa nos establece los diferentes tipos de penas aplicables para cada delito y contravención.

En el Código Orgánico Integral Penal nos hace su clasificación de las contravenciones de tránsito según su gravedad, según su clase estableciéndonos siete clases de contravenciones y a su vez, nos plantea las sanciones que serán establecidas para las infracciones de las mismas que van desde una multa, reducción de puntos en la licencia de conducir,

retención del vehículo, obligatoriedad de superar las causas de las infracciones y penas privativas de libertad, mismas sanciones que serán aplicadas por la autoridad respectiva ya sea por medio de un juzgado en una audiencia o por medio de la competencia que tienen los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales para proceder sobre estas aplicando sanciones conforme la clase de contravención que se ha cometido tomando como iniciativa esto haremos una referencia total al articulado materia de estudio de la presente investigación estableciéndonos en su artículo 383 es el siguiente.

Art. 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción. (Código Orgánico Integral Penal, 2018, pág. 101).

En nuestra legislación el tema de contravenciones de tránsito es un tema de gran trascendencia pero considero no, están establecidas las penas de acuerdo a las estadísticas de la reincidencia de causales promotoras de accidentes de tránsito, y no van acorde al principio de proporcionalidad.

Por esto en la actualidad han sido muchos los infortunios dentro de la materia de tránsito, mayormente dados por cuestiones como el conducir

desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor), el exceso de velocidad y el manejo de vehículos bajo el efecto del alcohol, con esto considero pertinente realizar un análisis sobre la manera sancionadora aplicada en nuestra legislación y en esta investigación haciendo énfasis sobre el manejo de vehículos con llantas en mal estado esta nos establece una sanción privativa de libertad de 5 a 15 días, misma que es demasiado severa, sumando la disminución de 5 puntos en la licencia de conducir, y la retención del vehículo hasta superar la causa de la infracción. Sin dejar de lado que en el caso del transporte público se aplicara el doble de la pena, opinando que esta aplicación mayor para el transporte público no debería ser porque estos son los de menos incidencia ya que cuenta constantemente con más revisiones y un control más constante a diferencia del transporte particular que sus controles son muy bajos y según datos el mayor número fallecidos por tipo de vehículo en siniestros de tránsito 2018, se han dado en motocicletas y automóviles.

Siendo necesario un estudio sobre esta pena y su severidad, esta causal ha sido causal de ciertos percances de tránsito pero no es la mayor causal y su incidencia es muy baja, a diferencia de otras contravenciones o causales indicadas anteriormente que son sancionadas con penas menos drásticas, y muchos de los casos estas causales de acuerdo a las estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito, han sido las de mayor reincidencia como ponemos el ejemplo de conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o

cualquier otro elemento distractor), que esta sancionada como una contravención de sexta clase en su numeral 12 sancionada únicamente con un 10% del salario básico unificado del trabajador y una disminución de 3 puntos en la licencia de conducir, y por ello es necesario realizar un estudio sobre la necesidad de sustituir la sanción establecida para la misma, basándome en las estadísticas de causales de fallecidos en accidentes de tránsito del año 2018, por esto considero como propuesta de reforma la sustitución se la pena privativa de libertad que no han brindado soluciones dentro de la sociedad más que solo agravar un problema actual como es el hacinamiento de las cárceles que da lugar a problemas más graves sobre los sentenciados y sin dejar de lado que con este tipo de sanción no se ha logrado un fin de rehabilitación ni de reinserción dentro de la sociedad para los sentenciados por ello se plantea el aplicar una pena pecuniaria, y la disminución en la reducción de puntos, e implementando algo nuevo sobre la impartición e talleres educativos sobre educación y seguridad vial a los contraventores tema que no se le ha brindado la importancia necesaria por parte del estado y que nos brindaría mejores resultados en cuanto al fin de la pena de buscar la rehabilitación al mejorar su educación por esto considerando como ejemplo el derecho comparado de la república de Chile, Colombia y Perú que aplican sanciones menos severas para las contravenciones de tránsito por conducción de vehículos con neumáticos en mal estado y no tienen la necesidad de aplicar sanciones privativas de libertad considerando que ellos mantienen una educación con relaciona seguridad y cultura vial constante desde pequeños.

4.3.2.1. Procedimiento para sancionar las Contravenciones de Tránsito.

En nuestra normativa vigente luego de la publicación en el registro oficial del Código Orgánico Integral Penal, en su Parágrafo 2°, Siendo el procedimiento para contravenciones de tránsito desde su artículo 644 al 646 nos señalan:

Art. 644.- Inicio del Procedimiento.- Son susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no. La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de tres días contados a partir de la citación, para lo cual el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante la o el juzgador de contravenciones de tránsito, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará a la o al infractor el legítimo derecho a la defensa. Las boletas de citación que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente y el valor de las multas será cancelada en las oficinas de recaudaciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo de diez días siguientes a la emisión de la boleta. La boleta de citación constituirá título de crédito para dichos cobros, no necesitando para el efecto sentencia judicial. La sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código, será de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada

ante la Corte Provincial, únicamente si la pena es privativa de libertad. La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir. (Código Orgánico Integral Penal, 2018, págs. 183- 184).

El procedimiento expedito es aplicable para todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no este da inicio con la citación de parte del agente de tránsito, esta boleta tendrá cada infractor un término de 3 días contados a partir de la citación en el caso de la no impugnación de la misma se entenderá por aceptada la contravención.

Al iniciar la impugnación este se someterá al procedimiento de ley que es la presentación de la respectiva impugnación ante la o el juzgador de contravenciones de tránsito, quien dará su juzgamiento en una sola audiencia y otorgando al infractor el derecho a su defensa, la sentencia dictada será de carácter condenatoria o ratificadora de inocencia y en el caso de la aplicación de pena privativa de libertad, podrá apelarse ante la Corte Provincial.

Art. 645.- Contravenciones con pena privativa de libertad.- Quien sea sorprendido en el cometimiento de una contravención con pena privativa de libertad, será detenido y puesto a órdenes de la o el juzgador de turno, dentro de las veinticuatro horas siguientes, para su juzgamiento en una sola audiencia donde se presentará la prueba. A esta audiencia acudirá la o el agente de tránsito que aprehenda al infractor. Al final de la audiencia la o

el juzgador dictará la sentencia respectiva. (Código Orgánico Integral Penal, 2018, págs. 183- 184).

Teniendo presente en el caso de que la contravención tenga una pena privativa de libertad el infractor será detenido y puesto a órdenes de la o el juzgador de turno, dentro de las veinticuatro horas siguientes al cometimiento de la falta.

Art. 646.- Ejecución de sanciones.- Para la ejecución de las sanciones por contravenciones de tránsito que no impliquen una pena privativa de libertad, serán competentes los Gobiernos Autónomos Descentralizados, regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial donde haya sido cometida la contravención, cuando estos asuman la competencia y la Comisión de Tránsito del Ecuador en su respectiva jurisdicción.” (Código Orgánico Integral Penal, 2018, págs. 183- 184).

Una vez llevado a cabo la audiencia se procederá al cumplimiento de la sentencia, cuya responsabilidad de su cumplimiento le corresponde en este caso a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, que tiene competencia sobre las misma y en el caso de que existiera una pena privativa tiene la responsabilidad a la autoridad correspondiente para su cumplimiento.

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

En nuestro país se crea una normativa única encargada de la regulación de este sector que es el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, misma que velará por la el cumplimiento y protección de este sector en este caso haremos énfasis en los articulados referentes a la presenté investigación jurídica que establecemos los siguientes:

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., 2018, págs. 2-3).

La educación es un medio de desarrollo para el país es por ello que el Estado debe garantizar en todos los campos, haciendo referencia al tema estudiado a la educación y seguridad vial misma que se encuentra en su normativa como un deber primordial del Estado, lo cual no se ha cumplido

a cabalidad por la poca importancia que se le ha brindado y no se la considerado esto como un medio para lograr una concientización de todas las personas sobre la importancia de tener una buena educación vial, misma que debe ser dada por los diferentes organismo autorizados para realizar esto de una manera eficaz como un medio de prevención al mejorar la cultura vial escasa que tenemos en nuestra sociedad.

Art. 5.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., 2018, pág. 3).

En los presentes artículos hablamos sobre las garantías y deberes del Estado a través de sus organismos de velar sobre una correcta capacitación en materia de educación vial misma que debe ser accesible y de alcance para todos los conductores, este tipo de capacitaciones será enfocada en seguridad y responsabilidad vial, temas que si se les da la importancia que ameritan mediante políticas educativas mejoraría de manera positiva la cultura social que vivimos en la actualidad, generando una cultura más consciente sobre las consecuencias que generaría el mantener una cultura vial no responsable, por ello considero que en una sociedad la mejor manera de lograr cambios seria logrando una

concientización a través de medidas educativas antes de convertirse en un sistema basado en sanciones.

Art. 13.-Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes:

- a) El Ministerio del Sector.
- b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados.
- c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., 2018, pág. 5).

El Estado regulará el manejo del tránsito a través de todos los organismos encargados y autorizados que tengan la competencia necesaria y capacitación para poder ejercer esta tarea, logrando un trabajo en conjunto entre todos para garantizar mejorar el nivel de aprendizaje con una buena educación y manejar dentro de la materia del tránsito y la seguridad vial,

Art. 186.- El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad

vial. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., 2018, pág. 42).

Todos estos organismos formados por el Estado son los encargados de regular el control y el buen manejo de este sistema, cuyo trabajo es mejorar las problemáticas enfocadas en materia de tránsito y seguridad vial. Garantizando ser organismos que velarán por proteger estos sectores mediante políticas encaminadas al mejoramiento a través de planes y proyectos de carácter educativos que serán preventivos y garantizarán un cambio en la cultura vial, que vivimos en nuestra actualidad.

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

Considerando la ley se debe realizar el análisis del reglamento con el cual esta ley mantiene su desarrollo y aplicación

Art. 134.- Las Escuelas de Conductores Profesionales, los Institutos Técnicos de Educación Superior, los sindicatos de conductores profesionales, el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional (SECAP), Federación Ecuatoriana de Operadores y Mecánicos de Equipos Camineros (FEDESOME) , las Universidades y las Escuelas Politécnicas autorizados por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, están facultados para la capacitación de los conductores que deseen obtener la licencia tipo profesional (Reglamento a la ley de Transporte, terrestre, tránsito y seguridad vial., 2017, pág. 34).

El presente reglamento nos sirve para tener más claro que organismos se encuentran autorizados para la realización de este tipo de talleres, estos organismos cuentan con el respaldo de ofrecer una capacitación excelente y que va encaminada a la mejora de la realidad de nuestra sociedad.

Art. 172.- Se prohíbe la circulación de un vehículo con los neumáticos en mal estado (roturas, lisas, deformaciones) o cuya banda de rodadura tenga un labrado inferior a 1.6 mm. El agente de tránsito para poder imponer las sanciones previstas en el 383 del Código Orgánico Integral Penal deberá portar el instrumento de medición que le permita determinar el nivel de desgaste de las llantas y registrarlo en el respectivo informe. (Reglamento a la ley de Transporte, terrestre, tránsito y seguridad vial., 2017, pág. 40)

Para la correcta aplicación de la normativa su reglamento nos establece las normas para la correcta circulación de un vehículo con relación a los neumáticos mismos que nos da el valor mínimo de labor que es de 1,6mm, misma que tiene que ser verificado por los agentes de tránsito a través del instrumento de medición llamado profundímetro, situación que a pesar de encontrar establecida en la normativa muchas de las personas por falta de información no se encuentran informados, también por cuestiones económicas los propietarios del vehículos no realizan el cambio a tiempo de sus neumáticos y algunos caso se tiene adquiridas las llantas pero por cuestión de tiempo no se ha podido realizar el cambio de

los mismos, por ello al considerarse una falta de carácter leve se establece estudio de la misma.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA.

En el presente trabajo para lograr realizar un análisis más profundo sobre la normativa planteada en nuestro país he considerado pertinente realizar un estudio comparativo en materia de tránsito con relación al tipo de sanciones establecidas cuando se da lugar a una omisión dentro de materia de Tránsito, para ello pongo el caso de otros países y por medio de sus legislaciones lograremos realizar un análisis de legislaciones para realizar un estudio comparado con la legislación vigente de nuestro país.

4.4.1. Ley N°- 18.290, de la República de Chile.

Ley N° 18.290, Ley de Tránsito de la República de Chile.

Artículo 30.- El Ministerio de Educación deberá contemplar en los programas de los establecimientos de enseñanza básica y media del país, entre sus actividades oficiales y permanentes, la enseñanza de las disposiciones que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas y los medios de transportes. (Ley N° 18.290, 2009, pág. s.n)

Con relación a la educación en la república de Chile es una obligación del estado y el ministerio de educación brindar en la educación constante desde pequeños una buena educación con respecto al tránsito, situación que ayuda a forjar ciudadanos conscientes y responsables en cuando a educación vial, mecanismo que ha dado grandes resultados positivos en este país dentro de materia de tránsito y debería ser copiado

este modelo de educación por el resto de países porque la educación constante crea sociedades conscientes y respetuosas de los demás y así se logra garantizar un buen vivir en sociedad.

Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes: 17.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes; 18.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos; 19.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado; (Ley N° 18.290, 2009, pág. s/n).

En la República de Chile se maneja un mecanismo como en el Estado Ecuatoriano se considera la aplicación de sanciones por conducción de un vehículo con neumáticos en mal estado, pero se conserva una sub clasificación sobre el tipo de infracciones que es según su carácter una infracción grave en recaer sobre este tipo de infracciones.

Artículo 201.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

- ✓ Infracciones o contravenciones gravísimas, 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;
- ✓ Infracciones o contravenciones graves, 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;
- ✓ Infracciones o contravenciones menos graves, 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y

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

A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves, cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta. Lo anterior, sin perjuicio de las suspensiones o cancelaciones de licencias de conductor que corresponda. Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción de mayor grado, cualquiera que sea el número de ellas, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior. (Ley N° 18.290, 2009, pág. s/n).

En Chile se maneja un tipo de sanciones para la conducción de un vehículo con llantas en mal estado con la aplicación de sanciones de carácter de una multa que es para una Infracciones graves, que va de 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales. Sanción de carácter proporcional al cometimiento de la infracción.

Artículo 202.- "...Las multas señaladas en los artículos anteriores, no estarán afectas a recargo legal alguno..." (Ley N° 18.290, 2009).

Para el estudio comparado se consideramos una normativa de la República de Chile en su ley N°-18290, esta hace referencia al tránsito misma materia que forja desde edades pequeñas a sus ciudadanos dentro de la educación básica la concientización, el aprendizaje y el respeto dentro

de la sociedad con relación a la educación vial, mecanismo que ha dado muchos resultados satisfactorios en este país, forjando una sociedad respetuosa de las normativas de tránsito y también nos establece una organización diferente que va encaminada en una subdivisión de las infracciones de tránsito por gravísimas, graves, menos graves y leves estas, a su vez su mecanismo de sancionar es la aplicación de multas, misma que es regulada conforme su grado de gravedad o levedad, y en el caso de reincidencia en las infracciones gravísimas o graves, cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa estas sanciones aplicadas para los conductores que trasgrede la normativa de tránsito de la República Chilena, misma que a consideración de la normativa de la República del Ecuador es una normativa que aplica los principios de proporcionalidad y no es tan drástica como en nuestro país considerando que el Ecuador, para la sanción de infracciones consideradas como contravenciones de tránsito se aplica tres tipos de sanciones que son la pena privativa de libertad, la reducción de puntos, multas y en algunos casos la retención del vehículo.

4.4.2. Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia

Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia:

Artículo 56. Obligatoriedad de enseñanza. Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional. (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2008, pág. 50).

En Colombia al igual que en Chile se garantiza y se obliga a las autoridades del Gobierno Nacional a brindar una educación constante con relación a la educación y seguridad vial, misma que debe ser impartida desde la educación preescolar, garantizando así una convivencia pacífica enmarca en los valores del respeto así los demás y el cuidado de proteger a sus semejantes al respetar las normativas de tránsito.

Artículo 28. Condiciones técnico-mecánica, de gases y de operación. Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional debe garantizar, como mínimo, el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales. (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2008, pág. 37).

En la Legislación de Colombia maneja un requisito igual que en nuestra legislación que es la revisión vehicular, y es conocida como condiciones técnicas de los vehículos, estas van encaminadas a un correcto mantenimiento de los vehículos para brindar seguridad a los conductores y ocupantes.

Artículo 122.- Tipos de sanciones.- Modificado por el art. 20, Ley 1383 de 2010. Las sanciones por infracciones del presente Código son:

- ✓ Amonestación.
- ✓ Multa.
- ✓ Suspensión de la licencia de conducción.
- ✓ Suspensión o cancelación del permiso o registro.
- ✓ Inmovilización del vehículo.
- ✓ Retención preventiva del vehículo.
- ✓ Cancelación definitiva de la licencia de conducción.
- ✓ Las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como

principales o accesorias al responsable de la infracción, independientemente de las sanciones ambientales a que haya lugar por violación de cualquiera de las regulaciones, prohibiciones y restricciones sobre emisiones contaminantes y generación de ruido por fuentes móviles.” (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2008, pág. 81).

En Colombia se puede deducir que el tipo de sanciones aplicadas son de gran diversidad dependiendo de la gravedad, demostrando que velan por garantizar el derecho a la libertad, aplicando sanciones proporcionales y acorde al daño, a diferencia de nuestra legislación la pena privativa de libertad la establece como mecanismo sancionador.

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así:
C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: 37. No realizar la revisión

técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el Vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisión de gases, aun cuando porte los certificados correspondientes.” (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2008, pág. 93).

En Colombia se conserva una similitud con la Republica de Chile al mantener una educación constante en sus ciudadanos desde pequeños para proteger el respeto así cada uno y convivir con relación al respeto a la educación y seguridad vial, también se mantiene una normativa de sanciones que van desde una amonestación, multa, suspensión de la licencia de conducción, suspensión o cancelación del permiso o registro, inmovilización del vehículo, retención preventiva del vehículo, cancelación definitiva de la licencia de conducción, estas son las diferentes sanciones aplicadas para las infracciones de tránsito sanciones que son de carácter menos drásticas, y a diferencia del Ecuador estas sanciones velan por la protección y garantizan el derecho de libertad de los infractores.

4.4.3. Texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito de la República de Perú.

Texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito de la República de Perú:

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

- 1) Multa.

2) Suspensión de la licencia de conducir.

3) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor.” (Texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, 2017, pág. 36).

Anexo I: Cuadro de tipificación, multas y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre I. CONDUCTORES. Código.- M.22. Infracción Conducir un vehículo con neumáticos, cuya banda de rodadura presente desgaste que ponga en riesgo la seguridad, según lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Vehículos, esta se encuentra calificada como Muy grave, con una sanción de una multa del 12% UIT y como medida preventiva la retención del vehículo.” (Texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, 2017, pág. 53).

En la normativa del vecino país Perú se toma en consideración un mecanismo de tres diferentes opciones de sanciones que son la aplicación de una multa, suspensión de la licencia de conducir, o la cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor. Dependiendo del tipo de infracción establecida en los anexos con relación a las infracciones de los conductores sanciones consideradas como menos graves, como es la privativa de libertad que se encuentra aplicada en el Ecuador, ya que a través de la aplicación de medidas menos drásticas da lugar a que este Estado vele por garantizar el derecho a la libertad individual de cada persona.

4.4.4. Código Orgánico Integral Penal del Ecuador.

En nuestro país la normativa relevante a contravenciones de tránsito está estipulada en el presente Código Orgánico Integral Penal, con el cual haremos un estudio comparativo con relación a la inflación por conducción de vehículo con llantas en mal estado y el tipo de sanciones aplicables en nuestro país.

Art. 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción. (Código Orgánico Integral Penal, 2018, pág. 101).

En la legislación se puede constatar que a diferencia de otras legislaciones la pena impuesta es muy severa al aplicar una pena privativa de libertad, reducción de puntos y además la retención del vehículo, sanción que no es de carácter proporcional, considerando que nos estamos refiriendo a una mera contravención misma que no causa mayor daño a la ciudadanía más bien causa daño al patrimonio personal del infractor, debería sancionarse acorde al daño y que sirva como un llamado de atención a través de un estudio analítico y comparativo de las legislaciones de Chile, Colombia y Perú se puede lograr las diferencias que son la aplicación de sanciones menos drásticas para estos casos, para prevenir

resultados dañosos a futuro y a su vez, garantizar al infractor la protección de sus derechos como es el derecho de la libertad, recalcamos que estos países no la consideran como una medida sancionadora para las infracciones de tránsito a la pena privativa de libertad, porque no es de carácter proporcional para la sanción de este tipo de irrespeto a las normativas.

Y sin dejar de lado que en estos países la educación vial forma parte desde las mallas de educación básica, cuentan con un aprendizaje continuo sobre tránsito situación que da como resultado tener ciudadanos más conscientes de la responsabilidad y el respeto por la vida humana, y esto se refleja en la aplicación de penas leves para estas contravenciones, a diferencia de que en nuestro país la cultura vial es muy bajo por motivo de que el Estado no le ha brindado la importancia necesaria y de ello muchos resultados de estadísticas y accidentes que pudieron ser predecibles al tener una buena educación vial y no solo sancionadores, por ello el este estudio comparado ha sido un gran referente con relación a la importancia de tener una educación vial constante para mejorar el ambiente en el que se desarrolla nuestra sociedad y que con esto lograr cambios satisfactorios para que como sociedad nos cuidemos y respetemos la vida de todos.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. Materiales Utilizados.

Entre los materiales utilizados en el presente trabajo de titulación, me permitieron encauzar la investigación recogiendo fuentes bibliográficas, tenemos:

Obras, Leyes, Manuales, Diccionarios, Ensayos, Revistas Jurídicas, obras Científicas y Páginas web de los organismos de justicia de diversos Estados, plataformas virtuales de bibliotecas online todas estas que se encuentran citadas en los pies de página pertinentes y que forman parte de las fuentes bibliográficas de mi Tesis.

Entre otros materiales se encuentran:

Computador, teléfono celular, proyector, cuaderno de apuntes, conexión a internet, impresora de alquiler, hojas de papel bond, fotocopias, anillados, impresión de los borradores de tesis y empastados de la misma, entre otros.

5.2. Métodos

El proceso de investigación Socio – Jurídico, se aplicó los siguientes métodos:

- ✓ **Método Científico:** En el presente trabajo de titulación lo he utilizado a este método considerando que este es el camino a seguir para encontrar la verdad de una problemática determinada; como es el caso de la presente trabajo he realizado la labor investigativa a través de obras jurídicas, científicas para poder realizar mi marco conceptual

planteado a su vez también obtener una gran variedad de información para elaborar el ámbito doctrinario de mi trabajo de investigación, cuyos autores que me han servido como bases para mi investigación se encuentran citados de la manera correspondiente.

- ✓ **Método Inductivo:** Se aplicó para la recolección de datos como son los diferentes conceptos de pena, clasificación de las penas, sustitución de las penas privativas de libertad, contravenciones de tránsito, vehículos motorizados, para la elaboración de los antecedentes con relación a la normativa sobre tránsito en nuestro país, así mismo logrando un estudio enfocado en la legislación del país y luego una diferenciación con otros países, esto con la aplicación de los diferentes método que fue aplicado en la Revisión de Literatura.
- ✓ **Método Deductivo:** Este método tiene una gran relevancia dentro del trabajo ya que nos permite ir desde algo general hasta llegar a lo particular; como es el caso del derecho comparado que fue utilizado en la investigación, se realizó un análisis de las normativas para ir centrando la idea de la investigación para determinar la diferencia con nuestro país, análisis que nos ayudó en la obtención de características importantes desarrolladas y de esta manera fue igual utilizado en la Revisión de Literatura.
- ✓ **Método Analítico:** Utilizado para la aplicación de un análisis en cuanto a todo el contenido de la Revisión de Literatura, y de igual manera para

analizar e interpretar los resultados de las encuestas y entrevistas aplicadas en el presente trabajo de investigación.

- ✓ **Método Exegético:** Método aplicado al momento de analizar las normas jurídicas utilizadas para fundamentación legal de mi trabajo de investigación, siendo estas: Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento.
- ✓ **Método Hermenéutico:** Este método es muy importante para la interpretación de las normas jurídicas, expuestas en el Marco Jurídico, en que se procede a realizar la interpretación de la normativa que se encuentra relacionada con la temática de investigación.
- ✓ **Método Mayéutica:** Utilizado para la obtención de información necesario para el trabajo de investigación, mediante la elaboración del respectivo banco de preguntas aplicados a los profesionales del derecho, en las encuestas y entrevistas.
- ✓ **Método Comparativo:** Este fue utilizado en cuanto al desarrollo del Derecho Comparado, en que se procedió a contrastar la realidad jurídica ecuatoriana, con las Legislaciones de Chile, Colombia y Perú a través del cual se obtuvo semejanzas y diferencias existentes entre la legislación de estos países y nuestra legislación actual.
- ✓ **Método Estadístico:** El trabajo investigativo se lo utilizó para poder obtener información clara y exacto, misma que se logra a través de la

obtención de los datos cuantitativos y cualitativos de la investigación mediante el uso de las Técnicas de la Entrevista y la Encuesta, aplicado al momento de realizar la tabulación, cuadros estadísticos, representación gráfica para desarrollar el punto de Resultados de la Investigación.

- ✓ **Método Sintético:** Este método fue de gran ayuda en la realización de todo el trabajo investigativo a través de su aplicación en el momento de emitir un criterio luego de plasmar un estudio en las temáticas planteadas para posteriormente servirnos para brindar partes esenciales en el trabajo realizado.

- ✓ **Método Histórico:** Utilizado al momento de analizar los antecedentes de la normativa de tránsito, los cambios en el comportamiento actual de cada individuo con respecto a las conductas sociales, métodos que fue utilizado en el estudio y desarrollado en el Marco Doctrinario, para la obtención de lineamientos que son fundamentales para la defensa del tema investigado.

5.3. Técnicas.

- ✓ **Encuesta:** Cuestionario que contiene preguntas y respuestas para reunir datos o para detectar la opinión pública sobre la problemática planteada misma que fue desarrollado al momento de aplicar las 30 encuestas a abogados en libre ejercicio que tienen conocimiento sobre la problemática planteada.

- ✓ **Entrevista:** Consiste en un diálogo entre el entrevistador y el entrevistado sobre aspectos precisos de la problemática de estudio, se aplicó a 5 profesionales del derecho especializados en el tema para poder obtener un conocimiento más exacto sobre la temática estudiada.

5.4. Observación documental.

Estudio de documentos que aportaran a la investigación, mediante esta técnica se procede al estudio de sentencias que se han logrado en materia de tránsito, sustanciados en las Unidades Judiciales de Tránsito del Ecuador.

Los resultados de la investigación para la representación de datos se la realizarán a través de tablas o gráficos, utilizando diferentes formas para obtener análisis de cada conceptualización planteada en la presente investigación, y así mismo aportando con criterios sobre la temática planeada en toda la estructura como es la Revisión de Literatura, verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, y para arribar a conclusiones y recomendaciones encaminadas a la solución de la problemática planteada.

6. RESULTADOS

6.1. Resultados de la Encuesta.

Los presentes resultados se los obtuvo en la aplicación de las técnicas de encuestas aplicadas a Abogados en libre ejercicio, en una muestra de 30 abogados en libre ejercicio de la ciudad de Loja arrojándonos los siguientes resultados.

Primera Pregunta: ¿Cree usted que, en el Código Orgánico Integral Penal, se deba implementar la sustitución de la pena con referencia a la contravención por la conducción de vehículos con llantas en mal estado?

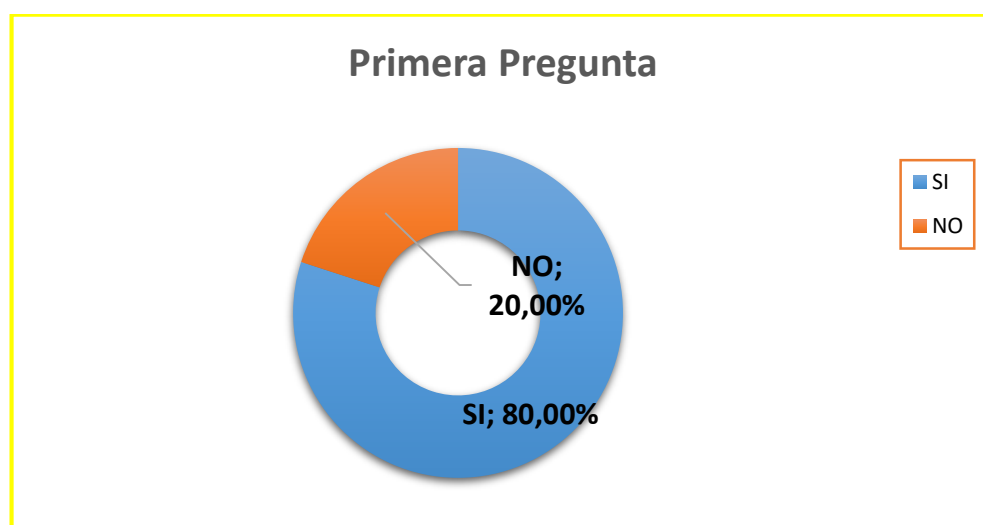
Cuadro Estadístico N°1

Indicadores	Variables	Porcentajes
SI	24	80,00%
NO	6	20,00%
Total:	30	100,00%

Fuente: Abogados en libre ejercicio de la ciudad de Loja

Autora: Dayanna Michelle Pacheco Cuenca

Representación Gráfica



Interpretación: En esta pregunta 24 personas que representan el 80%, manifestaron que es una propuesta justa tomando en consideración que la misma contravención no tiene carácter de un delito y no debe ser sancionada con una pena privativa de libertad, más bien se debe realizar un cambio justo en la aplicación de la sanción que otorgue proporcionalidad en relación a la falta cometida ya que no existe mayor lesividad ya que nos referimos a una contravención, este cambio ayudará a dar mayor celeridad procesal, mientras que 6 personas que representa el 20%, opino que no cabe dentro de la normativa porque los conductores no actúan de manera responsable.

Análisis: De los resultados obtenidos comparto con la opinión de la mayoría que escogieron la primera opción, que es la necesidad de implementar la sustitución de la pena con referencia a la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, donde los abogados de libre ejercicio manifestaron que es necesario el cambio de la sanción por que se encuentra aplicada una pena no proporcional a la falta, ya que no podemos dejar de lado que estamos hablando de una contravención que a través de la sanción se busca un llamado de atención por la omisión realizada pero esta sin presencia de dolo cometida por el infractor, por ello las razones que se debe aplicar una sanción que ayude a mejorar la celeridad procesal y además hacer un cambio en la sociedad para no ser solo unos meros sancionadores.

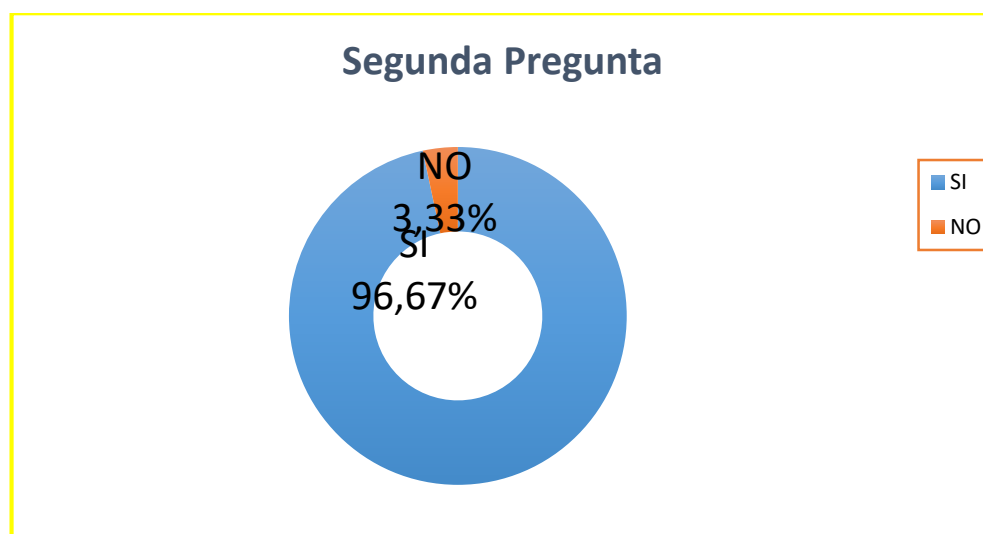
Segunda Pregunta: ¿Conoce usted, cual es la pena aplicable por la conducción de un vehículo con llantas en mal estado?

Cuadro Estadístico N°2

Indicadores	Variables	Porcentajes
SI	29	96,67 %
NO	1	3,33 %
Total:	30	100,00%

Fuente: Abogados en libre ejercicio de la ciudad de Loja
Autora: Dayanna Michelle Pacheco Cuenca

Representación Gráfica



Interpretación: En esta pregunta 29 encuestados que equivalen al 96,67%, manifestaron que tienen conocimiento de la pena aplicable para la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado misma que consiste en la aplicación de una pena privativa de libertad de cinco a quince días, reducción de cinco puntos en la licencia de conducir y en el caso del transporte público la aplicación del doble de la pena

y además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción. Mientras que 1 encuestado que representan el 3,33%, opino que no tiene conocimiento exacto sobre la pena aplicable, cuyo resultado establece que existe un muy buen conocimiento de la normativa vigente acerca de la sanción aplicable para la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado.

Análisis: De los resultados obtenidos comparto con la mayoría, que manifiestan un conocimiento claro sobre la pena aplicable por esta contravención, pena que es de carácter privativa de libertad con reducción de puntos en su licencia de conducir, y la superación de la causa de la infracción, conocimiento necesario dentro del libre ejercicio, situación de carácter necesario no solo para los profesionales del derecho y las personas que realizan sus actividades en este medio.

Tercera Pregunta: ¿Considera usted, que la sanción aplicable para la contravención de tránsito por conducción de un vehículo con llantas en mal estado vulneran el principio de proporcionalidad?

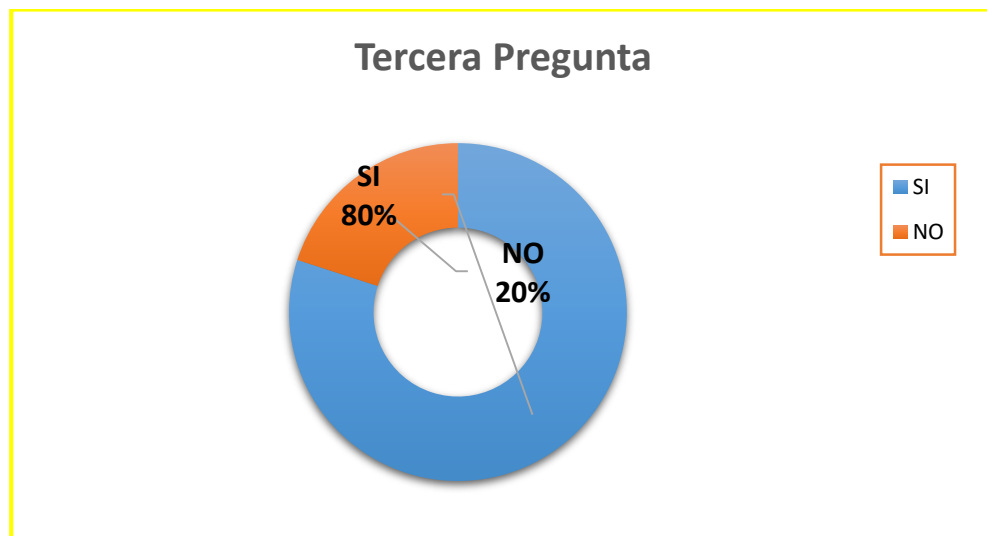
Cuadro Estadístico N°3

Indicadores	Variables	Porcentajes
SI	24	80,00%
NO	6	20,00%
Total:	30	100,00%

Fuente: Abogados en libre ejercicio de la ciudad de Loja

Autora: Dayanna Michelle Pacheco Cuenca

Representación Gráfica



Interpretación: En esta pregunta 24 personas que representan el 80%, manifestaron que la sanción aplicable para la contravención de tránsito por conducción de un vehículo con llantas en mal estado vulneran el principio de proporcionalidad, es verdad que se debe aplicar una pena pero proporcional considerando que además que se retiene el vehículo hasta superar la causa de la infracción, se suma la reducción de puntos en la licencia de conducir y la pena privativa de libertad es demasiado drástica y no es acorde a la omisión y además esta pena da lugar a la corrupción para evitar la cárcel, mientras que 6 personas que representan el 20%, opino que no vulnera este principio de proporcionalidad porque es una pena que ya está establecida en el Código Orgánico Integral Penal , y manifiestan que debería ser más severa la pena.

Análisis: De los resultados obtenidos comparto la opinión de la mayoría que escogieron la primera opción, sobre la vulneración del principio de proporcionalidad considerando que es una pena muy severa para este tipo

de contravención que si es verdad que se debe sancionar pero aplicando penas acordes con un fin social, por ello considero que la pena privativa de libertad es una medio que se utilizará para sancionar en casos que fueren la última opción pero estamos refiriéndonos a delitos graves haciendo referencia a una contravención misma ya sea por omisión de la norma de una forma leve la cual amerita una sanción del mismo carácter.

Cuarta Pregunta: ¿Considera usted, que al aplicar la sanción privativa de libertad, en la contravención de tránsito por conducción de un vehículo con llantas en mal estado vulnera el derecho al trabajo?

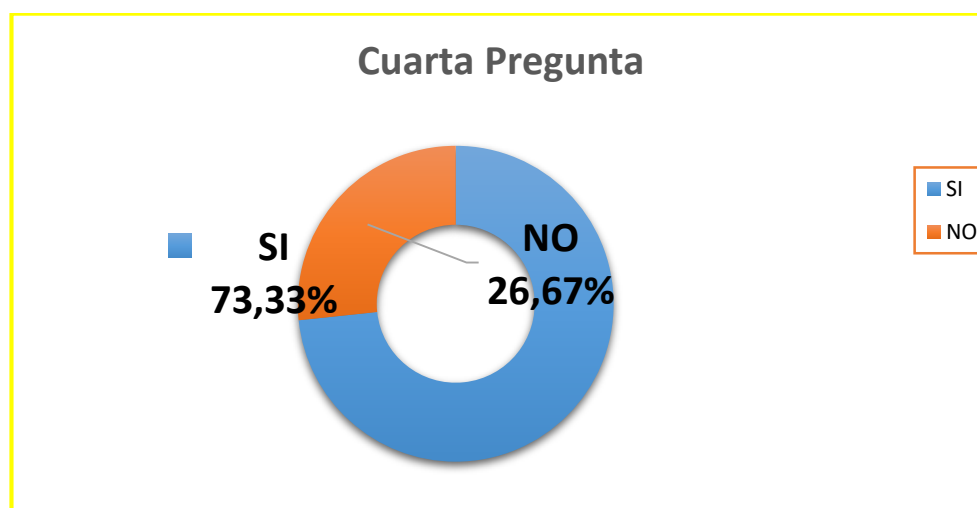
Cuadro Estadístico N°4

Indicadores	Variables	Porcentajes
SI	22	73,33 %
NO	8	26,67%
Total:	30	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio de la ciudad de Loja

Autora: Dayanna Michelle Pacheco Cuenca

Representación Gráfica



Interpretación: En esta pregunta 22 encuestados que representan el 73,33%, manifestaron que es correcto que la aplicación de una pena privativa, atenta contra el derecho al trabajo de cada persona un derecho de gran importancia para la obtención de una remuneración necesaria para cubrir las necesidades de cada uno ya sean individuales o como jefes de hogar no podrán proveer de sustento para el diario vivir, porque en algunos casos da lugar a la pérdida del puesto de trabajo mientras que 8 personas que representan el 26.67 %, opinan que no se vulnera el derecho al trabajo porque la pena privativa no es arbitraria, y consideran que la pena establecida busca garantizar el bienestar y la integridad de las personas sobre un peligro latente.

Análisis: De los resultados obtenidos comparto con la mayoría que escogieron la primera opción, considerando que si se encuentra vulnerado el derecho al trabajo en el momento que se le aplica al infractor una sanción privativa, ya que esta da lugar a que el infractor pierda su libertad y por ello no pueda presentarse a su trabajo, y al no poder ejercer su derecho al trabajo no recibiría una remuneración necesaria para sustentar sus gastos y si son gastos como jefe de hogar, provocando un problema de carácter económico, considerando que en el momento de la infracción, ya se genera un gasto con la obligatoriedad de que se supere la causa de la infracción.

Quinta Pregunta: ¿Cree usted, que se debería sustituir la pena para las contravenciones de tránsito por el uso de llantas en mal estado a través de una sanción pecuniaria, en conjunto con medidas educativas?

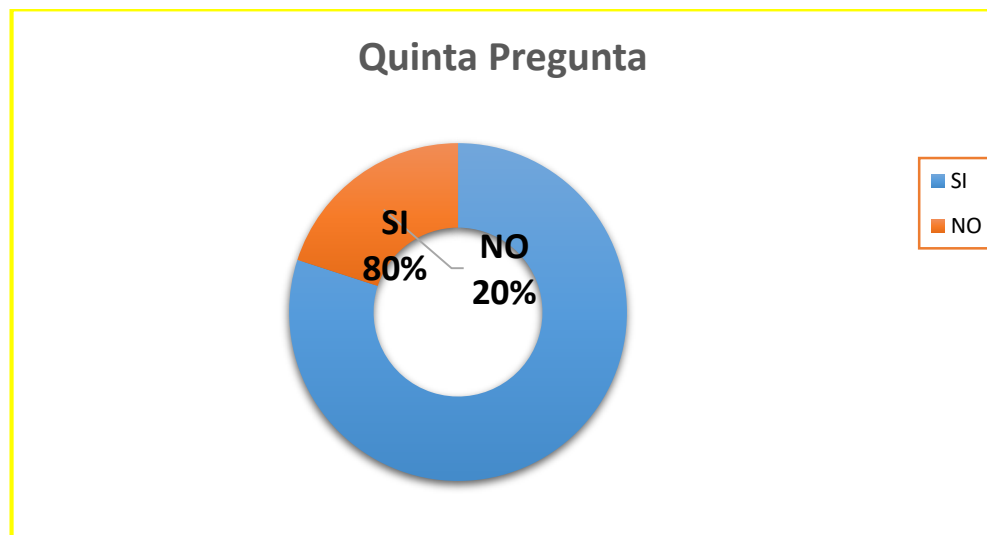
Cuadro Estadístico N°5

Indicadores	Variables	Porcentajes
SI	24	80,00%
NO	6	20,00%
Total:	30	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio de la ciudad de Loja

Autora: Dayanna Michelle Pacheco Cuenca

Representación Gráfica



Interpretación: En esta pregunta 24 personas que representan el 80%, manifestaron que mediante este cambio se estaría logrando una mejor capacitación a los conductores para evitar el cometimiento de estas contravenciones y así garantizar la vida de todos con la aplicación del principio de proporcionalidad de las penas, ya que la pena privativa es demasiado drástica, y bastaría con penas pecuniaria para sancionar a los contraventores estas dan un mejor resultado incluso, en el momento que se toca el bolsillo de las personas es cuando ellos tienden a cuidar y evitar el caer en la reincidencia, y así se garantizaría el derecho a la libertad y al

trabajo del contraventor, mismos derechos que le permitirán continuar con sus actividades y obtener una remuneración necesaria para poder superar la causa de la contravención, e implementando la sustitución de la pena privativa de libertad por una pecuniaria porque da lugar a evitar gasto de recursos al Estado por concepto de manutención del mismo reo y así se lograría ir disminuyendo un problema latente en nuestro país que es el hacinamiento en las cárceles y a su vez con la implementación de medidas educativas de carácter obligatorias que ayudaran a mejorar la educación vial, que sería de gran cambio social, mientras que 6 personas que representan el 20%, opino que no es necesario, porque la pena está bien establecida y explican que es responsabilidad de la seguridad propia y explican que se debería complementar con medidas educativas ya que no cabe un cambio porque puede ser causante de un accidente.

Análisis: De los resultados obtenidos comparto con la mayoría que escogieron la primera opción acerca de la necesidad de realizar una sustitución de la pena, es verdad en nuestra actualidad el problema de accidentes de tránsito es un tema muy latente pero muchas de las veces la mayor razón de los accidentes es la falta educación vial misma que, ayudaría a concientizar a las personas y así se lograrían grandes adelantos en la sociedad, como bien dicen la educación es la mejor herramienta para lograr cambios muy significativos, tanto para los peatones como del conductor esta es adoptada por grandes países y ha tenido reveladores progresos en sus Estados sin la necesidad de solo ser sociedades sancionadoras, si no que a través de la educación lograr una mejor

convivencia social, aplicando sanciones acorde a las omisiones y con referencia a la conducción de un vehículo con llantas en mal estado establecida como una contravención, da lugar a que su sanción debe ser congruente a una contravención por ello apoyo la idea de que sería proporcional la aplicación de una pena pecuniaria y la reducción solamente de 3 puntos en la licencia de conducir, misma sanción que precautela la celeridad procesal y el principio de mínima intervención, garantizando el derecho a la libertad y al trabajo del contraventor, ya que la pena privativa es una sanción que se supone debe ser aplicada como último recurso penal.

Sexta Pregunta: ¿Cree usted, que es necesario efectuar una reforma al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, sustituyendo la pena privativa de libertad en la contravención de tránsito por conducción de vehículos con llantas en mal estado por una multa ?

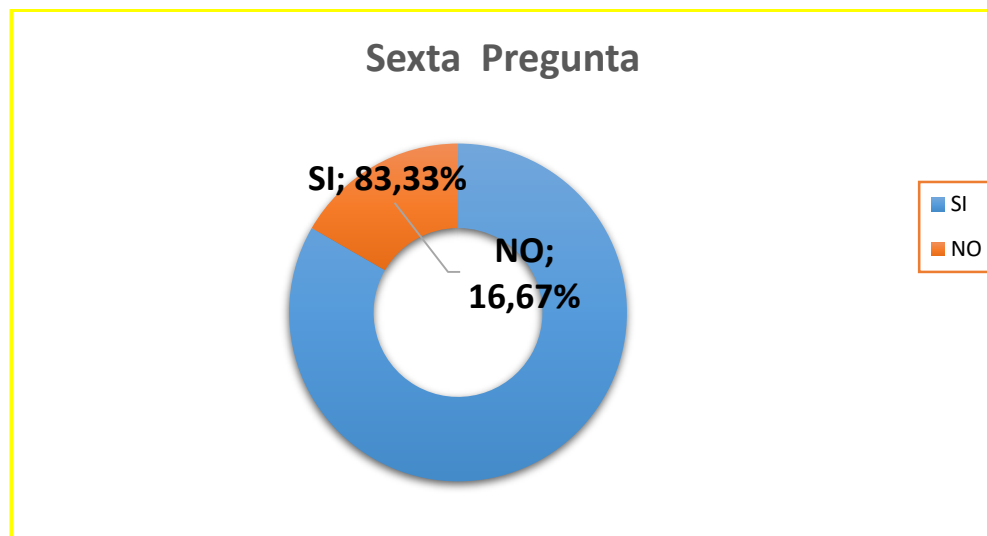
Cuadro Estadístico N°6

Indicadores	Variabes	Porcentajes
SI	25	83,33%
NO	5	16,67%
Total:	30	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio de la ciudad de Loja

Autora: Dayanna Michelle Pacheco Cuenca

Representación Gráfica



Interpretación: En esta pregunta 25 personas que representan el 83,33%, manifestaron que es necesario hacer esta reforma para la aplicación de una pena proporcional dejando claro que es una contravención y no amerita una pena privativa de libertad, es demasiado drástica y con su aplicación no permite al contraventor poder generar ingresos para superar la causa de la contravención, por ello hacen alusión que se realice un cambio a la pena pecuniaria y además que no se debería aplicar la reducción de puntos porque no se puede sancionar dos veces por una misma causa y mantienen la necesidad de educar, concientizar y no solo sancionar, sino mejor educar a nuestra sociedad, mientras que 5 personas que representan el 16.67%, opinaron que no cabe ninguna reforma al articulado mencionado y que se debe castigar el incumplimiento de la ley.

Análisis: De los resultados obtenidos comparto con la mayoría que escogieron la primera opción, sobre la necesidad de realizar la reforma en la sustitución de la pena privativa de libertad por una de carácter pecuniaria, considerando que mi objetivo de investigación es demostrar

que no se aplica el principio de proporcionalidad en la pena actualmente establecida la misma que es demasiado severa al tratarse de una sanción para una contravención y por ello apoyo la idea de la necesidad de aplicar penas acordes a la omisión y a su vez implementar estas medidas de educación y seguridad vial de carácter obligatorias que servirán como un inicio progresivo para un cambio en nuestra sociedad y lograr una mejor convivencia social en la cual todos cuidemos de todos mismos que serán a través de talleres obligatorios de carácter educativo para todos los contraventores para lograr hacer una conciencia social y obtener cambios en nuestra sociedad y dejar de ser una sociedad sancionadora y empezar a velar por el futuro de nuestro país a través de la educación continua.

6.2. Resultado de la Entrevista.

La presente técnica fue aplicada a cinco Abogados en libre ejercicio, en materia Civil, Penal y Constitucional, los mismos que respondieron al siguiente cuestionario.

Primera Pregunta: ¿Cómo considera usted, la pena en la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, cree usted que se considera severa?

Entrevistado Uno: El entrevistado a esta pregunta comenta que en lo general no solo en esta contravención si no que en todas las contravenciones de tránsito son severas, en la pregunta que se hace obviamente a mí parecer en el transporte público debe ser severa, pero no tan severa como el doble de pena cómo se hace actualmente en el Código

Orgánico Integral Penal, puedo manifestar que son las penas privativas de cinco a quince días y la reducción de cinco puntos que actualmente para recuperar un punto tenemos que estar un año calendario sin ninguna infracción para que se reduzca un punto, me parece que es muy excesiva, muy alta, muy drástica y eso no concientiza a nadie a un cambio que es lo que pretende la ley, hacer un cambio más no castigar severamente.

Entrevistado Dos: El entrevistado nos manifiesta que esta es arbitraria, injusta, y no proporcional, porque vulneran varios derechos establecido y garantizados en la Constitución de la República del Ecuador.

Entrevistado Tres: Nos manifiesta que en realidad la pena es muy severa no se respete el principio de proporcionalidad y creo que de acuerdo a las estadísticas de los accidentes de tránsito que maneja la misma agencia nacional de tránsito esta razón o esta causa es una de las de menor incidencia para que se den accidentes de tránsito y que incluso tiene un efecto socio económico en contra de los propietarios de los vehículos especialmente del transporte público sí considero que es demasiada severa y que se debería buscar la forma de reformarla para que cumpla con los principios de proporcionalidad y también que responda a los índices de accidentes de tránsito por esta razón.

Entrevistado Cuatro: El entrevistado nos expone que si el considera que es bastante severa y a mi parecer es muy excesiva la sanción en relación a los hechos cometidos.

Entrevistado Cinco: El entrevistado nos manifiesta que no es severa es más debería considerársela como un delito y se la debería totalmente tipificar de otra manera y que se la ponga más rigurosas porque la mayoría de los conductores del transporte público no hacen caso de estas prevenciones y manejan los vehículos con las llantas lisas sin prevenir que pueden matar a mucha gente.

Comentario de la Investigadora: Después de haber obtenido información valiosa sobre la temática planteada en la investigación misma que contribuye apoyando mi idea de la severidad de la pena establecida para la conducción de vehículo con llantas en mal estado, comparto con la opinión dada por los diferentes profesionales del derecho que sí, esta es una omisión a la norma pero al estar considerada como una contravención debe ser sancionada acorde a ello, tratándose de una omisión que no es con el ánimo de causar daño, sí no que se trata de una leve omisión de cuidado pero que al ser determinada por los agentes de tránsito está en el momento de la contravención, el contraventor ya se ve obligado a superar la causa de la contravención, de esta manera se cuida y prevalece el cuidado de las personas que posteriormente tendrían la necesidad de utilizar este transporte, por ello la necesidad de realizar una sustitución de la pena privativa de libertad, esto por ser una medida demasiado drástica y no cabe dentro de este tipo de contravención, ya que en materia penal en los delitos la pena privativa es el último recurso a utilizarse y al tratarse de una contravención, esta se aplicará penas con el fin de hacer un llamado

de atención que sería las penas de carácter pecuniaria mismas que son de carácter proporcional a la falta cometida .

Segunda Pregunta: ¿Considera usted, que la pena establecida para la contravención de tránsito por conducción de un vehículo con llantas en mal estado, se aplica o no, el principio de proporcionalidad?

Entrevistado Uno: No, lo que siempre se vela es la sanción privativa y obviamente al tener llantas en mal estado puede ocasionar un delito pero no es para que la pena sea severa porque estamos hablando de que el sueldo básico actualmente un valor de 394 dólares y que nos reduzcan puntos y la pena privativa y más se llevan el vehículo estamos hablando de que no sale un gasto excesivo no, nos lleva a hacer un cambio en nada al contraventor. Aclarando que además se detiene el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.

Entrevistado Dos: Consideró que no se aplica este principio por la razón ya indicada de que se vulnera derechos principalmente de hecho a la libertad y también como un derecho secundarios afecta es el derecho al trabajo.

Entrevistado Tres: No se aplica para nada el principio de proporcionalidad porque la pena es muy fuerte especialmente la prisión que debe tener el conductor por esta razón considero que se vulnera el principio de proporcionalidad que está regulado por la Constitución de la República del Ecuador.

Entrevistado Cuatro: Para mí no se emplea el principio ya que la libertad es un derecho de las personas más imperante del ser humano y su privación tiene que ser reservada sólo a los delitos más graves.

Entrevistado Cinco: Sí de acuerdo al caso tiene que tener proporcionalidad, porque la justicia para que sea llevada con mayor eficacia debe tener proporcionalidad y tienen que también tener una extinción, sino no hubiere eficacia de la ley.

Comentario de la Investigadora: Comparto la idea de los expertos del derecho sobre la no aplicación del principio de proporcionalidad para la aplicación de la pena por conducción de vehículo con llantas en mal estado, considerando que la falta cometida es leve y la pena aplicarse es la pena privativa de libertad es sumamente drástica, por ello la necesidad de sustituir la sanción por una acorde a la falta cometida.

Tercera Pregunta: ¿Cree usted, que el índice de accidentes de tránsito, provocados por conducir vehículos con llantas en mal estado, se reducirían a través de un cambio en la sociedad con la implementación de medidas educativas obligatorias con relación a Educación y Seguridad Vial?

Entrevistado Uno: Totalmente, y esto se lo debería ejercer no sólo en el momento en que uno comete la contravención sino instruirlo desde nivel primario que haya educación vial en cuestión de estadísticas obviamente no le podría dar el monto que es a nivel nacional o en Loja cuántos accidentes ahí por tener llantas en mal estado pero más que todo la pena

es excesiva y sobre todo lo que uno pretende es un cambio en la sociedad más no incrementar la severidad de la pena que no conlleva a nada, solo se cumple o hay gente que por tener dinero solo la cumple o la apela, maniobrar la justicia y salen en libertad, y podemos seguir con el mismo tipo de contravención. La entrevistadora aclara que sí que muchas veces la pena privativa no cumple con el fin de la misma que es la reinserción social y considerando las estadísticas le comentó que una de las principales causas de accidentes son el manejar con distractor como es el uso del teléfono celular es una de las mayores causas de accidentes y mire la coincidencia que este tipo de sanción está sancionada dentro una contravención de sexta clase que son una pena sumamente baja y vemos la diferencia del principio de proporcionalidad tomando en consideración que las llantas lisas según las estadísticas dadas por la Agencia Nacional de Tránsito es la causa número trece para accidentes. Entrevistado, Claro lo que se debería hacer, vuelvo a manifestar tenemos un mal criterio en relación en que si ponemos más penas vamos a reducir cuando lo que debería hacer es crear otro tipo de medidas de educación vial es más sobre todo la sociedad nosotros somos tercos, el cinturón de seguridad recién se lo está estableciendo en nuestra ciudad para que sea obligatorio pero es más por falta de concientización que no se lo utiliza, esto porque no contamos con este tipo de educación vial de seguridad que no lo hacemos.

Entrevistado Dos: Totalmente de acuerdo con usted pues que por más que las sanciones sean severas, mientras no se concientice al conductor pues no lo cambiaría la mentalidad del sujeto causante del hecho, aclara la

entrevistadora que en la actualidad esto es un cambio fundamental porque en dentro de la sociedad nuestra legislación se encarga simplemente solo de sancionar y no se encarga de la prevención y que esta se la daría a través de la educación y seguridad vial. Entrevistado, Recordemos también que el Código Orgánico Integral Penal pues según el resultado del mismo se desprende como una especie de medio recaudatorio para acarrear dinero hacia el Estado a consecuencia de las personas que infringen la ley, pero se ha descuidado siempre la actividad educativa como medio preventivo para la comisión de delitos y contravenciones.

Entrevistado Tres: La implementación de medios educativos ayuda a que se puede reducir y hacer conciencia en todos los ciudadanos que si nosotros mejoramos la cultura vial en nuestro país automáticamente van a bajar no sólo por esta razón sino por las diferentes razones que se dan los accidentes de tránsito se podría reducir enormemente es más creo todas las instituciones estatales que tienen relación con el cuidado de la movilidad en nuestro país debe aplicar mayor cultura vial empezando desde la niñez para que se puedan reducir los accidentes de tránsito que tenemos por diferentes razones y de manera especial por las llantas lisas.

Entrevistado Cuatro: Sí, siempre la educación y la capacitación continua son los ejes fundamentales para que haya un cambio en la sociedad.

Entrevistado Cinco: No, porque las medidas de prevención, de educación ya hay pero la gente no hace caso más bien considerando el tema de su

tesis las medidas educativas deberían ser implementadas y en el caso de no ser cumplidas deberían ser sancionadas como delito.

Comentario de la Investigadora: Esta es una idea muy factible, considerando que en nuestro medio no existe en si un buen manejo sobre una educación y seguridad vial, la base de la investigación es buscar que nuestra sociedad deje de lado esa cultura sancionadora, por una que vele por la re educación, se debe empezar por concientizar a las personas, y este tipo de medidas tendrán un efecto de cambio muy bueno en nuestra sociedad presente y futura, este tipo de medidas son aplicables en otros países, por ello no tienen la necesidad de establecer penas drásticas porque manejan una buena convivencia social, con respeto de todos y esto y da buenos frutos porque no lo darían en nuestra sociedad, porque no apostar por un cambio y no solo ser sancionadores y como se ha demostrado han sido medidas que no han dado mayores resultados.

Cuarta Pregunta: ¿Considera usted pertinente que se sancione, con una multa pecuniaria de 1 a 2 salario básico unificado del trabajador, y la disminución de 3 puntos en la licencia de conducir, en el caso del transporte público el doble de la pena y la implementación de medidas educativas obligatorias?

Entrevistado Uno: Me parece muy pertinente lo último me parece muy pertinente que se establezca o se juzgue dentro de la sanción que implementa el juez penal, por ejemplo en los casos que nosotros hemos tenido a veces en la pena obviamente la disminución de los tres puntos,

pero lo que es la multa pecuniaria de 1 Salario básico unificado del trabajador y cuando existe el caso de la prisión nosotros cambiamos por lo que es en el municipio horas de trabajo comunitario que al fin al cabo después con palancas no se lo cumple en realidad, Pero sería muy interesante que se implementen medidas educativas donde se lo obligue al conductor al infractor a que reciba algún curso o un taller por parte de la Agencia Nacional de Tránsito o algún organismo que esté a cargo para que aprendamos y sepamos lo que amerita tener educación vial y sobre todo en estas cuestiones que usted me está preguntando del transporte público de las llantas que se conozca lo que puede causar, aclara la entrevistadora que se busca a través de investigación hacer un cambio social de que la sociedad no se encarga sólo de sancionar sino que empecemos a cambiar la sociedad en la que vivimos a través de la educación, entrevistado es verdad nosotros tenemos la idea errónea sancionando uno va a dejar de hacer eso o este tipo de infracciones por el valor que hay que pagar los días de cárcel por lo que cuesta el vehículo por los mismos puntos que son difíciles de recuperar mas no tenemos el cambio social que a futuro lo vamos hacer por conciencia y eso viene de nuestros hijos seguirán cometiendo los mismos delitos sean las penas que ponga si no hacemos un cambio social que me parece bien que sea a través de una implementación de medidas educativas.

Entrevistado Dos: Totalmente de acuerdo con la propuesta porque allí sí, lleva intrínseco, y se basaría esta pena aplicando principalmente el principio de proporcionalidad.

Entrevistado Tres: Así es la implementación de medidas de carácter obligatorios como trabajo comunitario como capacitación obligada también estoy totalmente de acuerdo que se ponga una multa pecuniaria también de tendrá que ser proporcional y no estoy de acuerdo en lo que es reducción de puntos en realidad, creo que es una medida que incluso no depende mucho incluso en algunos casos de conductores hablando del transporte público sino más bien del propietario de la unidad que no ha cambiado las llantas una vez que han cumplido la vida útil técnica que está estipulada.

Entrevistado Cuatro: Si considero que la mencionada sanción está acorde y tiene relación a los hechos cometidos.

Entrevistado Cinco: Sí, totalmente de acuerdo tiene concatenación con su pregunta anterior y sí eso se debería hacer las medidas educativas deben ser cumplidas y en el caso de no cumplir, como lo reitero se debería considerar un pena para que tenga estos rama de jurisprudencia y la gente obligadamente cumplan con lo que dice la ley.

Comentario de la Investigadora: Esta propuesta es muy factible considerando el principio de proporcionalidad para este tipo de contravención ya que es verdad que una omisión requiere una sanción pero esta debe ser de carácter proporcional y que tenga un fin rehabilitador, como es la aplicación de una pena pecuniaria en conjunto con medidas educativas de carácter obligatorias, misma que darán lugar a que el Estado

sancione la omisión pero a su vez empieze a realizar un cambio social que dará muchos resultados positivos para una mejor convivencia social.

Quinta Pregunta: ¿Qué sugerencia daría usted para que se sancione con una pena proporcional de carácter pecuniaria esta contravención?

Entrevistado Uno: Primeramente habría que reformar la norma y el cambio primero que se debería dar con mi experiencia sería la implementación de medidas educativas me parece una excelente idea que se la tome en cuenta lo que se debería ver es quien la da, y se la debería dar obviamente mientras más jóvenes fuera el éxito que se lo desarrolle desde las escuelas colegios pero como uno ya está adulto también se debería realizar a través de la agencia nacional de tránsito o el mismo municipio es el encargado de los agentes tránsito emitir este tipo de talleres o seminarios que conlleven a uno al cambio social a la mentalidad de la educación vial.

Aclara la entrevistadora que es verdad por eso que tomando en consideración nuestra sociedad si es necesario implementar la medida es verdad no la vamos a cambiar de un momento al otro pero se empieza de a poquito y se podría empezar a posibles proyectos futuros proyectos como a implementar que dentro de los índices de estudios se implemente la educación vial desde pequeño, entrevistado. Totalmente lo que pasa es que por ejemplo solo en nuestra sociedad se nos llevamos de un mal dicho que dice un pájaro no hace verano pero si no se empieza por un cambio de uno, nadie va a tomar en cuenta, así seamos mínimos los que queramos

cambiar la sociedad tenemos que hacerlo tenemos que programar y me parece muy bien que usted este queriendo implementar esto porque la voz del pueblo debería ser oída y si su investigación llegara un poco más a concientizar no sólo en la Universidad Nacional de Loja si no a través de su investigación fuera el éxito me parecen muy bien que se implemente y que atreves de esto se reforme este articulo y se implementen medidas educativas independientemente de la contravención lo que se trata de buscar es la educación vial, no se trata de poner más cámaras, más agentes de tránsito es más de implementar medidas educativas

Entrevistado Dos: Pues como usted lo indico en la pregunta anterior la aplicación de una multa pecuniaria de 1 a 2 Salario básico unificado del trabajador, y la disminución de 3 puntos en la licencia de conducir, estoy de acuerdo con esta propuesta indicada porque se encuentra muy enmarcada por el principio de proporcionalidad. Aclara la entrevistadora que se está proponiendo un cambio para la sociedad a través de la implementación de medidas educativas de carácter obligatorias, entrevistado, principalmente y es lo que más me ha gustó de su propuestas reformatoria al Código Orgánico Integral Penal.

Entrevistado Tres: Así es tiene que ponerse una cantidad adecuada acorde con la responsabilidad y acorde con la falta en este caso debería ser no dirigido al conductor, sino dirigido al propietario de la unidad de acuerdo lo que conste la matrícula, porque el conductor muchas veces por diferentes razones cuando es particular lo puede pedir para un determinado

o mandado que tenga que hacer y en el transporte público es el conductor a veces muchas veces contratados que es afectado en la reducción de puntos en la sanción también pecuniaria mientras que el propietario de la unidad no, yo pienso que por llantas lisas la sanción pecuniaria y también pues el trabajo comunitario o de capacitación obligada que deba realizarlo debe ser al propietario de la unidad no al conductor de la misma.

Entrevistado Cuatro: Bueno considero en este tema que aparte de la sanción pecuniaria debe estar ligada o comprometida a que la persona infractora se capacite, para que no vuelva a reincidir en los mismos hechos.

Entrevistado Cinco: El transporte públicos es una empresa es la tercera fuerza de economía en el país al ser esto considerada una empresa se debería sancionar a las personas, porque como dicen cuando les dan el documento habilitante dice profesional y como profesionales deben cumplir con esa categoría y el ser esto una empresa que dar réditos económicos y como le digo es la tercera fuerza económica en el país se debería empezar por 1 salario básico unificado de trabajadores para que de esa manera tener reglamentado, ordenado y establecido en la ley que lo que llevan son personas y se cumpla con eso ya que las personas pagan por un servicio y en el caso de privado cuidarse uno mismo porque aun que el Estado nos proteja primeramente tenemos que protegernos nosotros mismos.

Comentario de la Investigadora: Como lo expresado una idea muy acorde a la contravención sería la sustitución de la pena privativa de libertad por una de carácter pecuniaria, con esto considerando se aplicaría

correctamente el principio de proporcionalidad para la aplicación de una pena para esta contravención y además proponiendo una solución nueva y que ha dado satisfactorios resultados en otros países como es la implementación de medidas educativas obligatorias que sería un mecanismo sancionador y a la vez sería un gran aporte para la mejora de la sociedad al capacitarlos constantemente en esta materia que no se le ha brindado la importancia que amerita .

6.3. Estudio de casos

6.3.1. Caso Practico Nº. 1

1. Datos Referenciales

No. proceso: 18461-2014-1754G

Dependencia jurisdiccional: Unidad Judicial De Tránsito Con Sede En El Cantón Ambato

Acción/Infracción: 383 Conducción de vehículo con llantas en mal estado, Inc.1

Actor(es)/Ofendido(s): AOYCC

Demandado(s)/Procesado(s): V.G.F.F.

2. Antecedentes

VISTOS: La presente causa se inicia en base citación N° A-0055712, parte informativo N° 000001508 y prueba del rprofundímetro, elaborados por el señor Agente Civil de Tránsito del GADMA, W.S, certificado otorgado por la Dra. V.C, médico residente del Hospital Municipal “Nuestra Señora de La Merced” de esta ciudad de Ambato y más documentación remitida

mediante oficio N° AOYCC-14-MOV-0001217, por el Mayor (SP). E.G, Director de la Agencia de Orden y Control Ciudadano de este cantón Ambato, que por turno legal ha correspondido su conocimiento a este Despacho, que el día sábado 6 de septiembre del 2014 a eso de las 00h50, en la Av.C y L.A.M, jurisdicción de esta ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, mediante llamada del ECU 911 se ha pedido se tome contacto con el Cbos. de Policía C.I.O.O. y el Cbos. Cristian Chisaguano, quienes habían detenido la marcha del vehículo automóvil, marca Chevrolet, color plateado, de placas HBV-0551, conducido por el señor F.F.V.G , que no ha poseído licencia de conducir, tampoco la matrícula del vehículo, verificando el estado de los neumáticos con el profundímetro, percatándose que se encontraba bajo el límite permitido por la ley, procediendo a su detención previo a leerle los derechos constitucionales según el Art. 77, numerales 3 y 4 de la Constitución de la República, luego a realizarle la valoración médica y posteriormente al CDP, quien ha sido citado de acuerdo a lo dispuesto en los Arts. 383 y 644 del Código Orgánico Integral Penal. El vehículo hasta los patios de retención vehicular con número de ingreso 2093. Se ha practicado la correspondiente audiencia de juzgamiento de conformidad con lo que determinan los Arts. 641 y 645 del Código Orgánico Integral Penal, cuyo extracto del acta antecede. Para resolver se considera:

PRIMERO.- Que la competencia del suscrito Juez se halla radicada en lo previsto en los Arts. 226 y 229 del Código Orgánico de la Función Judicial.

SEGUNDO.- Que se ha dado a la presente causa el trámite de contravención de tránsito, sin que se advierta omisión de solemnidad ni

motivos de nulidad, se declara su validez y de legal la detención.

TERCERO.- Con la declaración y ratificación hecha por el autor de la citación, del parte informativo y prueba del profundímetro, se ha determinado que el encausado se ha encontrado conduciendo el vehículo con llantas lisas o en mal estado y por lo tanto mermado en sus condiciones para circular con seguridad; informes que han sido debidamente reconocidos y sustentados junto con la documentación adjuntada al parte informativo, hace prueba de conformidad con el Art. 498 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal, con lo que se ha justificado la materialidad de la infracción y su testimonio constituye prueba plena atento lo dispuesto en los Arts. 501 y 502 numeral 1 del Código ibídem, constituyéndose en prueba de cargo en contra del procesado, lo que ha sido corroborado con la prueba testimonial aportada, estableciéndose de esta forma su responsabilidad. Se ha inobservado el deber objetivo de cuidado que deben tener en cuenta los conductores por el sólo hecho de manejar vehículos a motor. El hecho fáctico se halla comprobado, y no ha podido ser desvirtuado. Se han observado los principios constitucionales del debido proceso y de seguridad jurídica al tratarse de una infracción flagrante. El encausado ha reconocido el hecho pidiendo disculpas públicas y a través de la Abg. A.M , defensora pública, ha reconocido el error manifestado por su defendido solicitando la reducción de la pena en virtud de lo aportado; en cuanto a la entrega del automotor se lo hará en cuanto se supere la causa de la infracción y se justifique su propiedad. Se ha inobservando también lo dispuesto en el Art. 312 numeral 8 del Reglamento General para

la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el estado del automotor constituía un grave riesgo para su seguridad, la seguridad de la ciudadanía y de los bienes públicos, bienes jurídicos que son protegidos por la normativa vigente. En la tramitación del proceso se han observado los principios constitucionales del debido proceso y de seguridad jurídica al tratarse de una infracción flagrante. Por lo expuesto y en razón de que los indicios manifestados en los antecedentes son relacionados con el asunto materia, en aplicación a lo señalado por los Arts. 76 numeral primero, 82 y 83 numeral uno de la Constitución de la República, al haberse cumplido con las garantías señaladas en el Art. 76 numeral 7 de la Constitución; en consecuencia, y por haberse llegado al convencimiento de la culpabilidad penal del procesado más allá de toda duda razonable.

3. Resolución

"ADMINISTRANDO JUSTICIA, EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA", se declara la culpabilidad de F.F.V.G, sin licencia de conducir presumiéndose su impericia, con cédula de ciudadanía número 1804741716, quien ha cometido la contravención de tránsito tipificada y sancionada por el Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, y se le sanciona con las penas de CINCO DÍAS de pena privativa de libertad, que lo cumplirá en el Centro de Rehabilitación de Personas Adultas en Conflicto con la Ley de esta ciudad de Ambato, descontándose el tiempo que ha permanecido detenido por esta causa, y a la pérdida de 5 puntos en

su licencia de conducir en caso de tenerla. Pena privativa de la libertad que en aplicación a lo dispuesto en el Art. 77, numeral 11 de la Constitución de la República, en el sentido de que la condena a pena privativa de la libertad, las penas y sanciones se establecerán de manera proporcional y de acuerdo con las circunstancias, la personalidad del infractor y las exigencias de reinserción social, de conformidad con el inciso segundo del Art. 44 del Código Orgánico Integral Penal, se la REDUCE EN UN TERCIO en virtud de que no existen agravantes no constitutivas o modificatorias de la infracción. Notifíquese con la presente resolución a los organismos de tránsito correspondientes a esta jurisdicción para los consiguientes fines. Cúmplase y notifíquese.

4. Comentario del Investigador

En la presente análisis se realizara de la causa misma que se inicia en base citación N° A-0055712, parte informativo N° 000001508 y prueba del profundímetro, elaborados por el señor Agente Civil de Tránsito del GADMA, W,S , misma que la autoridad posteriormente procede a aplicar el debido proceso, en el momento de la detención se procede a leerle los derechos constitucionales según el Art. 77, numerales 3 y 4 de la Constitución de la República, quien ha sido citado de acuerdo a lo dispuesto en los Arts. 383 y 644 del Código Orgánico Integral Penal y posterior traslado del vehículo hasta los patios de retención vehicular con número de ingreso 2093, para posteriormente realizar el llamamiento a una audiencia de juzgamiento misma que se realizó con todas las solemnidades y bajo el marco del respeto al debido proceso, luego de la exposición de las partes

y la presentación de las pruebas respectivas el jugador considera la aplicación de la sentencia a CINCO días de pena privativa de libertad, reducción de 5 puntos en la licencia de conducir y queda sentado en acta de resumen se reduce la pena a un tercio con la aplicación de la sanción privativa de libertad de 5 días, considerando que no existen agravantes dentro del proceso.

Y a manera de conclusión considera que esta pena a pesar de haber sido reducida en un tercio es una pena muy severa, y a su vez confirmo un planteamiento del trabajo de investigación que es la vulneración al derecho al trabajo, en este caso en contraventor se vio restringido de su derecho al trabajo dando lugar a la pérdida del salario correspondiente a estos días, y esto afectando a la economía del mismo.

6.3.2. Caso Practico Nº. 2

1. Datos Referenciales

No. proceso: 18461-2014-2112G

Dependencia jurisdiccional: Unidad Judicial de Tránsito con sede en el cantón Ambato

Acción/Infracción: 383 Conducción de vehículo con llantas en mal estado, inc.1

Actor(es)/Ofendido(s): Agencia Nacional De Transito

Demandado(s)/Procesado(s): P.C.C.P.

2. Antecedentes

VISTOS: Por encontrarme cumpliendo el turno de ley, llega a mi conocimiento el oficio No. 2014-01160-JPCTSV-SZT-18, de fecha 26 de Septiembre del 2014, remitido por el Jefe Operativo De Control del tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, en ocho fojas útiles, documentos mediante los cuales se me hace conocer sobre la detención del señor: C.P.P.C, el mismo que se ha encontrado conduciendo el vehículo clase camión, marca Chevrolet, color Blanco, de placas TDD0710, mismo que presuntamente se ha encontrado circulando con llantas lisas, hechos suscitados el día 26 de septiembre del 2014, a eso de las 11:15, en la Vía Mocha- Ambato, sector de la Gasolinera El Valle, de la jurisdicción del cantón Mocha, provincia de Tungurahua, procedimiento que ha sido realizado por el señor Cbos. M.U, Por lo expuesto de conformidad con lo que determinan los Arts. 641 y 645 del Código Orgánico Integral Penal se ha realizado la correspondiente Audiencia de Juzgamiento, encontrándose la presente en estado de resolver se realiza las siguientes consideraciones: PRIMERO.- La competencia del suscrito Juez se halla radicada en lo previsto en los Art. 398 y 399 del Código Orgánico Integral Penal y Arts. 226 y 229 del Código Orgánico de la Función Judicial. SEGUNDO.- De autos no se advierte omisión de solemnidad alguna que influya en la decisión de la misma, declarándose su validez procesal. TERCERO.- Convocadas las partes procesales a la respectiva Audiencia Oral de Juzgamiento comparece el autor del parte informativo señor: Cbos. M.U, el mismo que bajo juramento reconoce como suya la firma y rúbrica que consta al final del parte y citación respectiva, además rinde su testimonio

propio y manifiesta que se encuentra presente en la audiencia la persona a la que aprehendió, además con respecto a los motivos de la detención manifiesta que encontrándose en un operativo de control, se ha procedido a detener al ciudadano C.P.P.C, con licencia tipo “B”, el mismo que se ha encontrado conduciendo el vehículo clase camión, marca Chevrolet, color blanco, de placas TDD0710, mismo que se ha encontrado circulando con sus neumáticos en mal estado (llantas Lisas), motivo por el cual se ha procedido a su detención por haber infringido el Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, no sin antes darle a conocer sus derechos constitucionales estipuladas en el Art. 77 No. 3 y 4 de la Constitución, como no ha poseído la citación le ha solicitado colaboración a su compañero del servicio de tránsito Cbop. L.P; Mismo que comparece a la audiencia e indica haber extendido la citación al hoy procesado; Presente el señor: C.P.P.C, con su defensora particular Dra. M.V, la misma que en lo principal impugna la citación e indica que en virtud de la vigencia del Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito aún vigente se debió determinar el desgaste a través del uso de un instrumento de medición, lo cual no se ha cumplido en el presente caso; presenta la factura de la compra de las llantas para proceder a cambiarlas con fecha anterior a la emisión de la citación, y además presenta documentación inherente a justificar circunstancias atenuantes a favor de su defendido. CUARTO.- El Art. 453 del Código Orgánico Integral Penal, Manifiesta “Finalidad.- La Prueba tiene por finalidad llevar a la o al juzgador al convencimiento de los hechos y circunstancias materia de la infracción y la responsabilidad de la

persona procesada, siendo el elemento principal de juicio establecer a través de la prueba aportada al proceso, la existencia material de la infracción así como la responsabilidad del procesado, dentro de la causa que nos ocupa existe elementos de convicción que le permiten a este juzgador establecer con certeza que se encuentran justificados dichos presupuestos con el contenido del parte informativo y citación, documentos que han sido reconocidos sus firmas y rubricas por su autor: Cbos. M.U, quien además ha rendido su testimonio de conformidad con lo determinado en el Art. 501 y 502 No. 1 del Código Orgánico Integral Penal, con el cual ha sustentado el contenido del parte informativo y sus anexos, por su parte el incoado ha impugnado la citación por la falta del uso del elemento de medición para determinar el desgaste de los neumáticos, más revisado que ha sido el parte informativo al mismo se anexa fotografías a color de los neumáticos del vehículo conducido por el procesado del cual se evidencia el excesivo nivel de desgaste de los neumáticos los mismos, incluso se puede apreciar hilos o alambres, siendo las fotografías prueba plena del cometimiento de la infracción, en tal virtud existiendo el convencimiento de la culpabilidad de la persona procesada, más allá de toda duda razonable de conformidad con lo determinado en el Art. 5 No. 3 del Código Orgánico Integral Penal; El art. 169 de la Constitución de la República del Ecuador dice: “El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, intermediación, celeridad y economía procesal y harán

efectivas las garantías del debido proceso...” de autoridad competente, por lo expuesto sin otra consideración.

3. Resolución

“ADMINISTRANDO JUSTICIA, EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA”, se declara la culpabilidad del ciudadano: C.P.P.C, con cédula de ciudadanía No. 1804193538, quien adecuó su conducta en lo tipificado por el Art. 383, inciso 1) del Código Orgánico Integral Penal, se le impone la pena privativa de libertad de CINCO días de prisión y la reducción de cinco puntos en su licencia de conducir tipo “B”; Por haber presentado circunstancias atenuantes a favor en aplicación de lo dispuesto en el Art. 44 inciso segundo del Código Orgánico Integral Penal en concordancia con lo dispuesto en el Art. 76.6, que trata sobre el principio de proporcionalidad entre las infracciones y las penas; se reduce la pena privativa de libertad en un tercio; pena que la cumplirá en el Centro de Rehabilitación de Personas Adultas en Conflicto con la ley Penal, debiéndose descontar el tiempo que hubiere permanecido detenido por esta causa. Notifíquese con la presente a los organismos de tránsito correspondientes de esta Jurisdicción a fin de que se tome nota de la sanción impuesta y surtan los efectos legales pertinentes; Ejecutoriado que sea el presente fallo se dispone el archivo de la causa. El Escrito y anexos presentado por el señor C.P.P.C, agreguese a los autos, proveyendo el mismo, tómesese en cuenta la certificación presentada por el encargado de los patios de retención en los cuales se indican que han cesado las causas

que motivaron su detención, se dispone la devolución del automotor una vez que se justifique su propiedad.

4. Comentario del Investigador.

Dando inicio la causa motivo de análisis esta empezó con el oficio No. 2014-01160-JPCTSV-SZT-18, de fecha 26 de Septiembre del 2014, remitido por el Jefe Operativo De Control del tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, con el que se dio a conocer sobre la detención del señor: CP.P.C, el mismo que se ha encontrado conduciendo el vehículo clase camión, marca Chevrolet, color Blanco, de placas TDD0710, mismo que se lo ha encontrado circulando con sus neumáticos en mal estado (llantas Lisas), motivo por el cual se ha procedido a su detención por haber infringido el Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, no sin antes darle a conocer sus derechos constitucionales y así cumpliendo con lo establecido conforme ley, posterior a ello se realiza en llamamiento a la audiencia misma que se realiza bajo el marco del respeto y garantizando el debido proceso , sin tener ningún tipo de vicio se constata el cometimiento de la infracción, posterior a ello bajo los principios de proporcionalidad se aplica un sentencia de cinco días de pena privativa de libertad y reducción de 5 puntos en su licencia de conducir, cuya sanción es considerada a pesar de que se deja establecido el principio se la sigue considerando una sanción no proporcional al daño, considerando que la pena privativa de libertad en materia de aplicación de sanciones debe ser el último Mecanismo.

6.3.3. Caso Practico Nº. 3

1. Datos Referenciales

No. proceso: 11282-2017-05135G

Dependencia jurisdiccional: Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Loja provincia de Loja

Acción/Infracción: 383 Conducción de vehículo con llantas en mal estado, inc.2

Actor(es)/Ofendido(s): E.C.D.R.

Demandado(s)/Procesado(s): A.G.J.E.

2. Antecedentes

V I S T O S.- En base a la Resolución Nro. 325-2015 emitida por el Pleno del Consejo de la Judicatura, de fecha 14 de octubre del 2015, publicada en el Registro Oficial Nro. 383 del 28 de octubre del 2015, encontrándose el suscrito Juez cumpliendo el Turno Reglamentario, en la Unidad Judicial de Flagrancias de Loja, mediante Parte Informativo por Persona Detenida Nro. 00831-UCOT-L-17, remitido mediante oficio Nro. 003025-UCOT-P-17, de fecha 17 de junio del año 2017, por el Jefe de la Unidad de Control Operativo de Tránsito de Loja, se llega a tener conocimiento de la detención del señor J.E.A.G, portador de la cédula de ciudadanía Nro. 1104456817, el día 16 de junio del año 2017 aproximadamente a las 18h30, quien se encontraba presuntamente conduciendo un vehículo con las llantas lisas; infringiendo lo dispuesto en el Art. 383, inciso segundo del Código Orgánico Integral Penal; ante este hecho, se emite la boleta citatoria Nro. 0123545, de fecha 16 de junio del año 2017. Tratándose de una infracción flagrante;

y por encontrarse detenido el presunto contraventor, de conformidad con lo que determinan los Art. 644 y 645 del Código Orgánico Integral Penal, se da inicio al trámite de la presente contravención, signada con el número 11282-2017-05135G; y se fija fecha, día y hora para conocer y resolver la situación jurídica del señor J.E.A.G, para lo cual se lleva a efecto la Audiencia Oral Pública y Contradictoria de Calificación de Flagrancia y Juzgamiento de la contravención el día 17 de junio del año 2017, las 11H00, a la que comparecen el detenido acompañado de su abogado defensor Dr. J.E.G.M y el Agente Civil de Tránsito que tomó procedimiento D.R.E.C. Realizada la Audiencia Oral Pública y Contradictoria de Juzgamiento, habiendo escuchado las exposiciones de las partes; agotado el procedimiento, encontrándose la causa en estado de resolver para hacerlo se hace las siguientes consideraciones: PRIMERO. COMPETENCIA.- El suscrito Juez, es competente para conocer y resolver el presente asunto en calidad de Juez de la Unidad Judicial Penal de flagrancias; en base a la Resolución Nro. 325-2015 emitida por el Pleno del Consejo de la Judicatura, de fecha 14 de octubre del 2015; publicada en el Registro Oficial Nro. 383, del 28 de octubre del 2015, y en atención a lo dispuesto en el Art. 147 y 148 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en concordancia con el Art. 229 del Código Orgánico de la Función Judicial. SEGUNDO. VALIDEZ.- Tratándose de una infracción flagrante, en la Audiencia Oral Pública y Contradictoria de Juzgamiento, se ha consultado al abogado de la defensa, si existe alguna objeción respecto de la detención del señor J.E.A.G, hecho suscitado el día 16 de junio del año

2017 aproximadamente a las 18H30; manifestado de viva voz que no tiene nada que objetar al respecto; por lo que de conformidad con lo que determina los Art. 527 y 529 del Código Orgánico Integral Penal, se califica como legal, legítima y constitucional y en flagrancia la detención realizada por el Agente Civil de Tránsito que actuó en el caso atento a lo preceptuado en el Art. 231, numeral 2 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; no advirtiéndose vicios que puedan afectar el proceso, se declara válido todo lo actuado. TERCERO. ANTECEDENTES.- A efecto de establecer la existencia de la contravención se adjunta al proceso y se reproducen los siguientes documentos: 3.1.- Boleta de citación original de infracciones de tránsito Nro. 0123545, en la cual se singulariza la contravención y las circunstancias de la misma, suscrito por el Agente Civil de Tránsito D.R.E.C, (fs. 1), documento que se ha exhibido y reproducido en el momento de la audiencia de la cual se conoce que el día 16 de junio del año 2017, a las 18H30, el señor J.E.A.G, habría estado conduciendo el vehículo de placas LAA-1578, marca Chevrolet, tipo doble cabina, color blanco, de servicio público por la vía que conduce desde la ciudad de Loja a Malacatos específicamente en el sector Chorrillos, con las llantas delanteras en mal estado, infringiendo lo que determina el Art. 383, inciso segundo, del Código Orgánico Integral Penal. 3.2.- Un CD (fs. 2); con tomas referente a la infracción. 3.3.- Certificado de examen médico realizado a personas detenidas o aprehendidas por Agentes Civiles de Tránsito de Loja, del detenido J.E.A.G, (fs. 3), del cual se conoce que el detenido no reporta novedades en su salud. 3.4.- El Parte por persona

detenida Nro. 00831-UCOT-L-17, suscrito por el agente civil de tránsito D.R.E.C, (fs. 4 y 4Vta), de los autos; 3.5.- Oficio Nro. 003025-UCOT-P-17, suscrito por el Jefe de la Unidad de Control Operativo de Tránsito de Loja, mediante el cual pone a órdenes de este juzgado al detenido J.E.A.G, efectuada el día 16 de junio del año 2017, a las 18H30, (fs. 5). CUARTO. PRUEBA DE CARGO.- En esta audiencia se ha cumplido con el principio de inmediación y contradicción en el momento de la Audiencia Oral Pública y Contradictoria de Juzgamiento de la contravención, la misma que se realizó con la comparecencia del señor Agente Civil de Tránsito que tomó procedimiento y del presunto contraventor, debidamente representado por su abogado defensor Dr. J.E.G.M. Como prueba de cargo tenemos lo siguiente: 4.1.- En el momento de la audiencia se ha receptado la declaración bajo la solemnidad del juramento al señor Agente Civil de Tránsito D.R.E.C, quien textualmente dice: “El día 16 de junio del 2017, nos encontrábamos realizando un control operativo y revisión de documentos en la vía Loja Landangui, en el sector conocido como barrio Chorrillos, aproximadamente a las 18H05 detuve la marcha del vehículo de placas LAA-1578, marca Chevrolet, tipo doble cabina, color blanco, de servicio público y al proceder a solicitar sus documentos al señor conductor como son licencia y matrícula y la última revisión correspondía al señor A.G.J.E, portador de la licencia Nro. 1104456817, tipo “C” emitida en la ciudad de Loja, al momento de acercarme a solicitar los documentos y al verificar que su vehículo se encuentre en perfectas condiciones se pudo observar que los neumáticos superan el límite permitido para poder circular

encontrándose lisos los dos de la parte delantera, se le indico al conductor que no cumplen con la medida mínima reglamentaria que es de 1.6mm, por esta razón se le emitió la boleta citatoria por el Art. 383 inciso 1 del Código Orgánico Integral Penal”. Como prueba de cargo solicita que se reproduzca el contenido del CD, que ha sido incorporado como prueba y que se encuentra adjunto al parte por persona detenida. 4.2- Reproducido el CD que se encuentra adjunto al parte por persona detenida, cumpliendo así con el principio de contradicción. Este CD contiene tres videos: a).- En el primer video se puede apreciar al vehículo de placas LAA-1578, marca Chevrolet, tipo doble cabina, color blanco, con sus llantas delanteras en mal estado (lisas); b).- En el segundo video se observa que el señor agente civil de tránsito realiza la revisión de los dos neumáticos delanteros del vehículo de placas LAA-1578, marca Chevrolet, tipo doble cabina, color blanco, de servicio público; conducido por el señor Jorge Eduardo Aguirre Granda, del cual se evidencia que al realizar la medición con el profundímetro este marca 0,00mm en la banda de rodadura estableciéndose con ello que los neumáticos delantero se encuentran con la banda de rodadura lisa y en mal estado; c).- En el tercer video se puede apreciar el momento en que el señor Agente Civil de Transito entrega la boleta de citación al detenido y le hace conocer sus derechos constitucionales, cumpliendo de esta forma con las normas del debido proceso.- Al Contra examen formulado al señor Agente Civil de Transito Danny Richard Esparza Coronel, por parte del Dr. J.E.G.M, abogado defensor del presunto contraventor textualmente dice: “Que el dispositivo

(profundímetro), que utilizó para la medición de las llantas es de dotación del GAD Municipal de Loja. Que el dispositivo no requiere de ningún tipo de calibración. Que la medición se la realiza en la parte central de la llanta”.

4.3.- ALEGATO DE APERTURA.- Concedida la palabra al Dr. J.E.G.M, abogado defensor de presunto contraventor para que realice su alegato de apertura textualmente dice: “A nombre de mi defendido solicito que se le imponga una pena mixta en base a lo que determina el Art. 63 del Código Orgánico Integral Penal, esto en virtud que mi defendido es padre de familia y como vemos conduce una camioneta de transporte público, él es chofer profesional y su medio de vida”. Sin que el presunto contraventor incorpore prueba alguna de descaro a efecto de destruir la prueba de cargo aportada por el agente civil de tránsito. QUINTO.- La prueba evacuada en la Audiencia Oral Pública y Contradictoria de Juzgamiento, se ha realizado con observancia del sistema de litigación oral y sirve de base para establecer la materialidad de la infracción y la responsabilidad del infractor; respecto de lo cual cabe el siguiente análisis 5.1.- Habiendo sido detenido el señor J.E.A.G, el día 16 de junio del año 2017 aproximadamente a las 18H30, se ha realizado la Audiencia Oral Pública y Contradictoria de Juzgamiento Contravencional dentro de las veinticuatro horas que prevé la ley; y se ha procedido a calificar la flagrancia. 5.2.- Durante el desarrollo de la Audiencia Oral Pública y Contradictoria de Juzgamiento Contravencional se ha receptado la declaración bajo la solemnidad del juramento del señor Agente Civil de Transito D.R.E.C, quien tomó procedimiento en el caso la misma que sometida a los principios de inmediación, oralidad y

contradicción que rigen el sistema de litigación oral; quien a más de ratificarse en lo descrito en la boleta citatoria y el parte informativo, ha presentado un video en el que se observa el mal estado de los neumáticos anteriores del vehículo de placas LAA-1578, marca Chevrolet, tipo doble cabina, color blanco, de servicio público, habiéndose utilizado el profundímetro, su resultado es 0,00mm de banda de rodadura. Estos elementos configuran la infracción citada; con lo cual se establece que el mencionado conductor ha incurrido en contravención de tránsito, tipificada en el Art. 383 inciso segundo del Código Orgánico Integral Penal. 5.3.- Según el Art. 453 del Código Orgánico Integral Penal, “la prueba tiene como finalidad llevara a la o al juzgador al convencimiento de los hechos y circunstancias materia de la infracción y la responsabilidad de la persona procesada”, Por otro lado según el Art. 455 del mismo cuerpo legal la prueba y los elementos de la prueba deberán tener un nexo causal, “...entre la infracción y la persona procesada...”. En el presente caso, evacuada la prueba en la audiencia Oral Pública y Contradictoria de Juzgamiento de la contravención, se ha podido establecer que el señor J.E.A.G, ha adecuado su conducta a la contravención de tránsito de contenida en el Art. 383 inciso segundo del Código Orgánico Integral Penal, en concordancia con el Art. 172 del Reglamento de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, esto es, se ha comprobado conforme a derecho tanto la materialidad de la infracción como la responsabilidad del contraventor, puesto que al momento de su detención se encontraba conduciendo el vehículo de placas LAA-1578, marca Chevrolet, tipo doble

cabina, color blanco, con llantas delantera en mal estado, quien como conductor entregó los documentos, al momento que el Agente Civil de Transito tomó procedimiento; identificando plenamente al conductor. Por lo tanto, las alegaciones de la defensa no son suficientes para desvanecer la prueba aportada en la contravención citada, con las cuales no ha logrado destruir el estado de inocencia del contraventor.

3. Resolución

Por lo expuesto, el suscrito Juez de la Unidad Judicial Penal de Loja, ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LEYES DE LA REPÚBLICA, de conformidad con lo que determina el Art. 621 del Código Orgánico Integral Penal, al haberse comprobado conforme a derecho la materialidad de la infracción y la responsabilidad del señor J.E.A.G, portador de la cédula de ciudadanía Nro. 1104456817, se dicta sentencia condenatoria en su contra, a quien se lo declara AUTOR y responsable del cometimiento de la CONTRAVENCIÓN de TRANSITO, tipificada en el Art. 383 inciso segundo del Código Orgánico Integral Penal; a quien se le impone la PENA PRIVATIVA DE LA LIBERTAD DE DOS DIAS; y la DISMINUCION DE DIEZ PUNTOS EN SU LICENCIA DE CONDUCIR. La pena privativa de la libertad la cumplirá el sentenciado en el Centro de Privación de Libertad de personas Adultas de Loja, sección varones para lo cual se dispone girar la correspondiente boleta de encarcelación y de conformidad con lo establece el inciso final del Art. 383, del Código Orgánico Integral Penal, se dispone la retención del vehículo de

placas LAA-1578, marca Chevrolet, tipo doble cabina, color blanco, de servicio Público hasta superar la causa de la infracción”; para lo cual deberá presentarse el respectivo certificado otorgado por el encargado de Retención vehicular y las fotografías respectivas para constatar el cumplimiento de lo dispuesto. Una vez cumplido, se devolverá el vehículo a quien justifique ser legalmente su propietario. Respecto a la pérdida de los puntos en la licencia de conducir, se dispone que se remita atento oficio al señor Director provincial de la Agencia Nacional de Tránsito y al señor Director de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial de Loja, para los fines legales pertinentes.

4. Comentario de la Investigadora

En al presente causa como ya fue señalado según oficio Nro. 003025-UCOT-P-17, de fecha 17 de junio del año 2017, por el Jefe de la Unidad de Control Operativo de Tránsito de Loja, se da detención del señor J.E.A.G, portador de la cédula de ciudadanía Nro. 1104456817, el día 16 de junio del año 2017, cuyo motivo de detención fue este se encontraba presuntamente conduciendo un vehículo con las llantas lisas; infringiendo lo dispuesto en el Art. 383, inciso segundo del Código Orgánico Integral Penal; ante este hecho, se emite la boleta citatoria Nro. 0123545, de fecha 16 de junio del año 2017. Tratándose de una infracción flagrante; se procede conforme ley a la detención del mismo y así mismo se inicia el procedimiento esperando se designe fecha y hora para la audiencia para poder resolver la situación jurídica del infractor según el debido proceso, en este caso el juzgador procede a dictar sentencia condenatoria se determina una pena

privativa de la libertad de dos días; y la disminución de diez puntos en su licencia, además que se supere la detención del vehículo hasta que supere la causa de la infracción para ello debe presentar un certificado otorgado por el encargado de Retención vehicular y las fotografías respectivas para constatar el cumplimiento de lo dispuesto. Para poder devolver el vehículo a su propietario, en este caso el juez actúa conforme ley, pero no se puede dejar de obviar que la pena aplicable de disminución de diez puntos en la licencia de conducir es sumamente fuerte y la privativa de libertad de dos días, es demasiado severa, considerando que se trata de un medio de transporte público y su licencia lo habilita para poder realizar su trabajo y al realizar esta disminución de puntos muy excesiva se ve perjudicado sus intereses de habilitación para poder ejercer su trabajo y obtener ingresos económicos al considerar que en la detención del vehículo para la libertad debe este vehículo este debe haber superado la causa de la infracción, mismo que ya amerita un gasto para el infractor esto dando lugar a descompensación de los ingresos para su canasta básica o gastos personales dentro de su hogar, y más la privación de su libertad que le limite de la asistencia a su trabajo.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de Objetivos.

7.1.1. Objetivo General.

El objetivo planteado en el proyecto para la realización de esta investigación es:

Desarrollar un estudio Doctrinario y Jurídico acerca de la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado.

Este objetivo ha sido verificado de la siguiente manera dentro de la revisión de literatura se descompone en estudio conceptual mismo que Se realizó en base a los siguientes conceptos de carácter importante para la realización de la presente investigación: La pena, clasificación de las penas con su subdivisión en pena privativa de libertad y penas no privativas de libertad, sustitución de la pena privativa de libertad, contravención de tránsito, vehículo motorizado, conceptualización sobre tránsito, neumáticos, educación Vial y finalmente sobre Medidas educativas en accidentes de tránsito.

El estudio doctrinario en el cual con la ayuda de la opinión de diferentes tratadistas englobé temas como: Antecedentes de la evolución normativa en el Ecuador en materia de tránsito, Teorías sobre los fines de la pena, principio pro-libertatis, principio pro- homine, principio de humanización de las penas, principio de proporcionalidad de las penas, principio de mínima intervención, el dolo: elemento ausente en las contravenciones de tránsito,

las desventajas de la prisión sobre los sentenciados, derecho al trabajo y la educación vial, seguridad vial, la responsabilidad de los conductores y las medidas educativas en accidentes de tránsito como rehabilitación.

En el estudio Jurídico se realizó mediante la legislación ecuatoriana, como es la normativa de la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal, considerando también la temática sobre el procedimiento para sancionar las contravenciones de tránsito, también la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial así como su Reglamento, todos estos con referente al tema estudiado, realizando un análisis personal de la normativa planteada. Así a través del trabajo investigativo y a su vez analítico queda verificado el presente objetivo general.

7.1.2. Objetivo Específicos

En el inicio de mi trabajo de investigación me propuse tres objetivos específicos como:

Demostrar que las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal para la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, vulneran el principio de proporcionalidad y atentan contra el derecho al trabajo.

En el presente trabajo este objetivo se pudo demostrar a través de la aplicación de las encuestas en su pregunta número 3 y 4, misma que van fundamentadas en obtener información clave sobre la vulneración del

principio de proporcionalidad en la pregunta 3 que nos arrojó datos positivos con un apoyo del 83,33% considerando que si se vulnera este principio ya que la pena actual es demasiado severa y con relación a la vulneración del derecho al trabajo según la pregunta número 4 mismo que se obtuvo un 73%, como resultado positivo la vulneración del mismo consideran que con la aplicación de la pena privativa de libertad vulnera el mismo porque en algunos casos se podría dar la pérdida del trabajo.

Establecer la necesidad de implementar otra clase de sanciones para las contravenciones de tránsito por el uso de llantas en mal estado a través de una sanción pecuniaria, en conjunto con medidas socio-educativas.

Este se lo comprobó con los datos obtenidos en las encuestas en la pregunta número 1 mismas que hacen relación a la necesidad de sustituir la sanción, misma que es apoyada por la mayoría por considerarse la sanción demasiado severa y a su vez la pregunta 5 plantea el cambio de la sanción por medidas pecuniarias y educativas, noción apoyada por la mayoría y la fundamentan en que esta sería más acorde y garantizaría el derecho al trabajo y la libertad, y contribuiría a mejorar la educación y seguridad vial de nuestro país, a su vez también se puede contrastar esto con la entrevista realizada a profesionales del derecho en su pregunta número 3 que va enfocada en una reducción de los accidentes que sería un cambio en la sociedad a través de la educación misma que dan un apoyo mayoritario enfatizando que sería mejor concientizar a los conductores ya

que la educación es muy importante para lograr cambios en la sociedad , y no solo ser un país que centra en aplicar penas cada vez más severas.

Presentar un proyecto de reforma legal al Código Orgánico Integral Penal, sustituyendo la pena en la contravención de tránsito por conducción de vehículos con llantas en mal estado, con sanciones pecuniarias y educativas.

Este se comprobó a través de la encuesta en su pregunta número 6 que va encaminada en la necesidad de realizar esta reforma al artículo 383 el Código Orgánico Integral Penal, con relación a la conducción de un vehículo con llantas en mal, en caminada a la sustitución de la pena privativa de libertad, y de igual manera en la entrevista realizada los profesionales en la pregunta número 4 y 5 se ha pedido un aporte a que las medidas sancionadoras se podrían plantear, mismas que las respuestas fueron orientadas en relación a las planteadas.

Teniendo así un resultado final del trabajo de tesis elaborado, en el cual he obtenido resultados positivos, dado que a través de los diferentes métodos y técnicas aplicadas he logrado demostrar los objetivos e hipótesis planteada y he cumplido con el desarrollo de los contenidos teóricos necesarios para la investigación y así mismo con la investigación de campo requerida.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

Al iniciar mi trabajo de investigación, me propuse la siguiente hipótesis:

El Código Orgánico Integral Penal del Ecuador establece sanciones demasiado severas para una contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, mismas que dan lugar a una desproporcionalidad de las penas, dando lugar a la vulneración del derecho al trabajo del infractor.

En la realización del presente trabajo realizado con la aplicación de los diferentes métodos y tipos de investigación como en el caso de las entrevistas en su pregunta número 1 y 2, y de la misma manera en las encuestas la pregunta 2,3 y 4 dan relación con la hipótesis planteada, mismas que han sido utilizadas para poder continuar, con lo referente a confirmar que la hipótesis planteada tuvo un resultado positivo al haber sido comprobada con la información conceptual, doctrinaria, jurídica, con el estudio comparado y principalmente con los resultados obtenidos en encuestas y entrevistas, con ello puedo afirmar que en efecto nuestra normativa establece sanciones demasiado severas para la contravención de tránsito por conducción de un vehículo con llantas en mal estado, da lugar a que se vulneren varios derechos por ello la necesidad de realizar una sustitución de penas, y la implementación de medidas educativas que como lo demostré en los resultados estos lograrían un gran cambio social.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA JURÍDICA DE REFORMA.

En el presente trabajo se plantea el estudio jurídico de la normativa vigente de nuestro país misma que se la realizó con un estudio de la Constitución

de la República del Ecuador a través de sus artículos; 76 numeral 6, que nos hace referencia a la aplicación del principio de proporcionalidad, y así mismo un tema importante planteado en nuestro trabajo de tesis que se encuentra establecido en los artículos 26 y 27, con relación a la educación sobre su importancia y artículo 33, con relación a los derechos que se encuentran garantizados por el estado como es el derecho al trabajo y este estudio, necesita también la Ley Orgánica de Transporte, Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial artículo 4 y 13, que hacen referencia a una garantía del Estado con relación a la educación y seguridad vial, brindada por los diferentes organismos capacitados y autorizados, toda esta normativa señala va en relación al objeto de la investigación en que el Estado dentro de su normativa no cumple con lo establecido con referencia a la educación y seguridad vial y su importancia dentro del desarrollo como sociedad y a su vez por ello se plantea una sustitución de la pena privativa de libertad en la contravención por conducción de vehículos con llantas en mal estado, por una sanción proporcional más leve de carácter pecuniaria, considerando la necesidad de cambiar esta cultura sancionadora para que a través de otro tipo de sanción acorde a la falta leve cometida que no tiene el fin de hacer daño más bien se recae por no percatarse del deber de cuidado, muchas veces también se da por falta de conocimiento de la normativa y por cuestiones económicas que el infractor no procede a realizar el cambio de estos neumáticos a tiempo, y si es necesario sancionar pero con un fin más preventivo de lograr una concientización del contraventor y así al evitar privarle de su libertad el mismo podrá cumplir

con la normativa al realizar la superación de la causa de la infracción y se le garantizaría el derecho al trabajo que le permitirá obtener recurso económicos para poder cumplir con sus obligaciones y a su vez, como lo explicado la necesidad de empezar a cambiar la cultura vial escasa que tenemos en nuestro país buscamos implementar medidas educativas de carácter obligatorias.

Todo esto considerando un estudio doctrinario como lo es la humanización de las penas que busca el respeto de los derechos individuales en el momento de aplicar sanciones y las medidas educativas en accidentes de tránsito como rehabilitación que mejorará nuestra sociedad a través de la educación constante como se lo ha demostrado con el tiempo la educación es la mejor herramienta para acabar con problemas y garantizar el desarrollo de nuestro país.

A su vez tomando como modelo para realizar un cambio a la normativa se toma de ejemplo países como Chile, Colombia y Perú, países que dentro de sus medidas sancionadoras establecen sanciones proporcionales para una contravención de este tipo, y velar por la protección y garantía del derecho a la libertad y copiar este mecanismo social que estos países mantienen sobre la educación constante desde niveles básicos en el ámbito de la educación vial que ayuda a forjar ciudadanos más conscientes y responsables sobre el respeto de la vida humana .

Así mismo a manera de conclusión de las encuestas y entrevistas se ha logrado la obtención de información muy valiosa que ha permitido

comprobar la existencia y necesidad de aplicar el tema de estudio, mismo problema que ha sido comprobado también con el estudio de caso realizado, en los cuales los infractores se han visto privados de su libertad por haber incurrido en una contravención por falta del deber de cuidado, que en el momento del mismo ya se vio obligado a superar la causa de la infracción y además fueron privados de su libertad , coartando su derecho de libertad y de poder ejercer su trabajo para poder generar ingresos económicos para cumplir con su obligación y sus gastos personales.

8. CONCLUSIONES.

Al haber dado por concluido el trabajo de investigación y haber logrado la obtención de valiosa información a través de los diferentes métodos de investigación utilizados puedo llegar a las siguientes conclusiones mismas que son brindadas para los lectores y profesionales que tuvieren interés en la temática planteada, para la protección de los derechos de los contraventores.

- Con la información obtenida se ha logrado determinar la necesidad de Implementar otra clase de sanciones para las contravenciones de tránsito por el uso de llantas en mal estado a través de una sanción pecuniaria, en conjunto con medidas socio-educativas.
- El cometer la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado en estas muchas veces los usuarios son causantes de la infracción a la norma por falta de recursos económicos mas no, por querer causar daño también se da por falta de información lo cual es el resultado de la poca cultura vial que tenemos en nuestra sociedad.
- En nuestra sociedad la falta de cultura vial ha sido el causante de muchos accidentes de tránsito, por ello considero la necesidad de mejorar la educación y seguridad vial para forjar así ciudadanos más conscientes y respetuoso de la vida humana.
- Con el análisis de las normativas internacionales, se ha logrado una gran diferencia con la de nuestro país en que estos países, se aplica la

educación con relación a la educación y seguridad vial, misma que es constante desde niveles básicos y aplican medidas sancionadoras más leves y de carácter proporcional, así mismo velan por la protección y garantía del derecho a la libertad.

- Se demostró que la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal para la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, vulneran el principio de proporcionalidad al aplicar una sanción demasiado severa para una contravención leve atentando contra el derecho al trabajo del contraventor.
- A través de la información valiosa obtenida en la aplicación de las encuestas y entrevistas se ha logrado comprobar la existencia del problema planteado y así mismo comprobar los objetivos e hipótesis planteadas obteniendo resultados satisfactorios con relación a la existencia de este problema social y así mismo al tener aprobación del proyecto planteado.
- Con el estudio de caso se ha podido comprobar que se ha dado la existencia de perjudicados a causa de esta sanción al verse privados de su libertad y no poder ejercer su derecho al trabajo y poder obtener recursos económicos para cumplir con la norma.
- En nuestra realidad no se ha brindado la importancia que amerita la seguridad vial, con este proyecto pretendo lograr hacer una concientización de todos para así a través de la educación lograr

cambios satisfactorios en cuanto a la educación y seguridad vial, como una medida rehabilitación que en otros países ha dado resultados buenos, porque nuestro país sería la excepción lograr estos cambios serán muy beneficioso para nuestra convivencia social.

9. RECOMENDACIONES

Una vez elaborado el trabajo de investigación, y luego de haber obtenido valiosa información he llegado a las siguientes recomendaciones, mismas que son destinadas a los diferentes organismos pertinentes con el objetivo primordial de dar un total cumplimiento a través de garantizar los derechos constitucionales, del sentenciado en caso de ser sancionado por una contravención de tránsito por conducción de un vehículo con llantas en mal estado.

- Al gobierno central, crear políticas públicas en caminadas en la protección de los derechos de los infractores, en materia de contravenciones de tránsito.
- A la función legislativa, realizar proyectos encaminados en las sanciones que sea con un fin social y educativo y velar por el pleno cumplimiento de los mismos.
- Durante la investigación he podido, determinar la vulneración del derecho al trabajo a través de la aplicación de una pena privativa de libertad, por ello la necesidad de recomendar al ministerio de justicia la creación de programas de capacitaciones encaminadas a la mejora de la educación y seguridad vial.
- A las universidades del país realicen estudios en caminados a la mejora del ámbito sancionatorio del país, velar por la aplicación de sanciones proporcionales y a su vez, estas son fuentes de enseñanza por ello

deben motivar la necesidad de la educación constante en la sociedad, especialmente en materia de tránsito y seguridad vial.

- Al foro de Abogados de Loja, deben velar por la protección de los derechos de todos por ello la necesidad de que realicen eventos académicos con la colectividad sobre la importancia de tomar conciencia en materia de tránsito para el desarrollo de la sociedad, porque no incluir la educación y seguridad vial darle la importancia necesaria a este tema, por parte del Estado y que por falta de concientización y educación, hemos perdido muchas vidas valiosas.

- A la Asamblea Nacional, considerar el presente proyecto de reforma al Código Orgánico Integral Penal, sobre la necesidad de sustituir la pena para la contravención de tránsito, por conducción de un vehículo con llantas en mal estado, y la implementación de medidas socio-educativas.

9.1. PROYECTO DE REFORMA JURÍDICA



REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO

Que: El artículo. 11 de la Constitución de la República del Ecuador en el ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: Núm. 8. El contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas, la jurisprudencia y las políticas públicas. El Estado generará y garantizará las condiciones necesarias para su pleno reconocimiento y ejercicio. Será inconstitucional cualquier acción u omisión de carácter regresivo que disminuya, menoscabe o anule injustificadamente el ejercicio de los derechos.

Que: El artículo 76 Núm. 6 de la Constitución de la República del Ecuador establece que “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”, esto como una garantía de los derechos y la justicia;

Que: Los artículos 26 y 27 de la Constitución de la República del Ecuador dentro de los derechos de protección establecen el derecho a la Educación como un mecanismo de gran adelanto social para el desarrollo de nuestro país.

Que: El artículo. 33 de la Constitución de la República dentro de los derechos de protección establece el derecho al trabajo, que se fundamenta en que el trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía.

Que: El artículo. 417 de la Constitución de la República del Ecuador nos hace referencia a que los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otros instrumentos internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución.

Que: EL artículo. 3 del Código Orgánico Integral Penal considera que el principio de mínima intervención, la intervención penal está legitimada siempre y cuando sea estrictamente necesaria para la protección de las personas, constituye el último recurso, cuando no son suficientes los mecanismos extrapenales

Que: El artículo. 19 del Código Orgánico Integral Penal, nos plantea la clasificación de las infracciones mismas que se clasifican en delitos y contravenciones.

Que: El Estado través del Código Orgánico Integral Penal dentro de su artículo 383 “Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de

cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.”

Que: Los artículos. 4 Y 13 de la Ley Orgánica de Transporte, Terrestre y Seguridad Vial, nos dicen que es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial y a través de los órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, mismos que dispondrán todos los programas educativos y su implementación en los establecimientos de educación.

Que: El artículo. 186, de la Ley Orgánica de Transporte, Terrestre y Seguridad Vial, nos dice “El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial.

Que: El Estado través del Código Orgánico Integral Penal dentro de su normativa vigente desde el libro II, Título IV, Capítulo Octavo, de las infracciones de tránsito.

En el uso de las atribuciones que le confiere a la Asamblea Nacional el artículo 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador expide la siguiente:

LEY ORGANICA REFORMATORIA DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

Art. 1. En el artículo 383 sustitúyase por el siguiente:

“Art. 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con multa de un salario básico unificado del trabajador, disminución de dos puntos en la licencia de conducir y el contraventor por el tiempo de 7 días, deberá presentarse de manera obligatoria al taller como medida educativa sobre la normativa de tránsito y seguridad vial que será dictado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a través de las Escuelas de Conducción Profesional o Centros de Educación Superior debidamente autorizados, en caso de incumplimiento se remitirá el expediente a la fiscalía para que se inicie una investigación por presunta infracción de incumplimiento de decisiones legítimas de autoridad competente.

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

Además, se retendrá el vehículo hasta demostrar su propiedad y superar la causa de la infracción.

Artículo final quedan derogadas todas las disposiciones legales que se opongan a esta reforma.

Disposición General: La siguiente Ley Reformativa entrará en vigencia una vez publicada en el Registro Oficial.

Dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional en la ciudad de San Francisco de Quito, a los veinte y dos días del mes de mayo del 2019.

.....

F.Presidente

.....

Secretario

10. BIBLIOGRAFÍA.

❖ Obras Jurídicas

- ✓ Albán, Gómez Ernesto. (2004). Manual de derecho penal Ecuatorino. Quito:Ediciones legales S.A. Decima tercera edicion.
- ✓ Cabanellas, d. C. (2012). *Diccionario Jurídico Elemental*. Argentina: Heliasta S.R.L.
- ✓ Espasa, D. J. (2001). *Diccionario Jurídico Espasa Siglo XXI* . Madrid: Espasa Calpe, S.A
- ✓ E. Spinka , R. (2009). *Manual de Derecho Penal*. Argentina: Lerner.
- ✓ Espinosa, Galo. (2003). Diccionario de Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Tomo I.
- ✓ Garrone, J. A. (1993). *Diccionario Juridico Abeledo-Perrot, TOMO III*. Buenos Aires: Abeledo- Perrot.
- ✓ López, B. E. (2005). *Glosario Jurídico Penal Volumen 1*. México: IURE Editores, S.A. de C.V.
- ✓ Oceano, G. (2003). *Oceano uno Color Diccionario Enciclopédico* . Barcelona : MMIII EDITORIAL OCEANO .
- ✓ Ordoñez, R. (2018). Accidentes de tránsito se pueden prevenir. *Unión Cariamanga Internacional, 43 Años , 24*.
- ✓ Ossorio, M. (1978). *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*. Argentina : Heliasta S.R.L.
- ✓ Real Academia Española. (2014). *Diccionario de la Lengua Española, Tomo II*. Madrid: Espasa-Calpe,S.A.

- ✓ Rubinstein, S. J. (1983). *Diccionario de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*. Buenos Aires : Depalma.
- ✓ Sinche, J. (2017). Cómo actuar después de un accidente de tránsito. *Unión Carimanga Internacional, 42 Años, 12*.
- ✓ Vásquez, I. J. (2013). *Derecho Laboral Práctico*. Quito-Ecuador : Cevallos .
- ✓ Yávar, N. F. (2015). *Orientaciones (Desde el Art. 1 al 250), Al Código Orgánico Integral Penal. Tomo 1*. Ecuador: Feryanú.
- ✓ Yávar, N. F. (2015). *Orientaciones(Desde el Art 251 al 397) Al Código Orgánico Integral Penal Tomo 2. Parte General y Especial*. Ecuador: Feryanú.
- ✓ Zaffaroni, E. R. (2006). *Manual de Derecho Penal, Parte General, 2da. Edición*. Buenos Aires: Ediar.

❖ **Leyes**

- ✓ Código Orgánico Integral Penal. (2018). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- ✓ *Constitución de la República del Ecuador*. (2018). Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- ✓ Código Nacional de Tránsito Terrestre, (2008). *Código Nacional de Tránsito Terrestre Colombia LEY 769 DE 2002*. Obtenido de <https://www.colombia.com/actualidad/images/2008/leyes/transito.pdf>
- ✓ Ley N° 18.290. (07 de Noviembre de 2009). *Ley de Transito de Chile*. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile/BCN: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>

- ✓ *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.* (2018). Obtenido de http://www.silec.com.ec/WebTools/LexisFinder/DocumentVisualizer/FullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=PUBLICO-LEY_ORGANICA_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL
- ✓ *Reglamento a la ley de Transporte, terrestre, tránsito y seguridad vial.* (2017). Obtenido de http://www.silec.com.ec/WebTools/LexisFinder/DocumentVisualizer/FullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=PUBLICO-REGLAMENTO_A_LEY_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL
- ✓ Texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito. (04.01.2017). *Reglamento Nacional de Tránsito- Código de Tránsito. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.* Obtenido de [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20016-2009-MTC%20\(%20actualizado%2004.01.2017\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20016-2009-MTC%20(%20actualizado%2004.01.2017).pdf)

❖ **Lincografía.**

- ✓ Amaya, V. Á. (01 de 01 de 2009). *El principio pro homine: interpretación extensiva vs. el consentimiento del Estado.* Obtenido de El principio pro homine: interpretación extensiva vs. el consentimiento del Estado: <https://bibliotecas.ups.edu.ec:2708/lib/bibliotecaupssp/reader.action?docID=3184820&query=Principio+Pro++Homine>

- ✓ Ayala, O. (2015). *Academia.edu*. Obtenido de https://www.academia.edu/29822052/Historia_y_Evoluci%C3%B3n_de_la_Ley_de_Tr%C3%A1nsito_en_el_Ecuador.docx
- ✓ Bembibre, C. (31 de 03 de 2010). *Definición ABC*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/tecnologia/automovil.php>
- ✓ Camós, J. (06 de Septiembre de 2012). *Circula Seguro, tu publicación sobre Seguridad Vial*. Obtenido de <http://www.circulaseguro.com/que-es-el-neumatico/>
- ✓ Cárdenas, N. (26 de octubre de 2018). *Educación en seguridad vial, un factor importante en la prevención de accidentes de tránsito*. Obtenido de UTPL, Blog: <https://noticias.utpl.edu.ec/educacion-en-seguridad-vial>
- ✓ Castro, T. O. (2014). *La Aplicación del Principio Pro Ser Humano Respecto al Derecho de Libertad Individual y sus efectos jurídicos*. Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/2089/1/TUIAB019-2015.pdf>
- ✓ Cavero, G. P. (21 de mayo de 2008). *Acerca de la Función de la pena*. Obtenido de http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a_20080521_80.pdf
- ✓ Cursino, F. M. (s.f). *La Educacion en la prevencion de los Accidentes de Tránsito*. Obtenido de <http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/10755/v77n4p32>

0.pdf;jsessionid=DE9643882B948290B64E3ED5302FAFFB?sequence=1

- ✓ DeSignificados.com. (s/f). *DeSignificados.com*. Obtenido de <https://designificados.com/educacion-vial/>
- ✓ EcuRed contributors. (29 de Noviembre de 2017). *Educación Vial*. Obtenido de Educación Vial: https://www.ecured.cu/Educaci%C3%B3n_Vial
- ✓ Editorial Definición MX. (30 de Agosto de 2014). *Definición MX*. Obtenido de <https://definicion.mx/contravencion/>.
- ✓ Escobar, G. R. (2011). *Medidas Sustitutivas a la pena de privación de la libertad. Derecho y Humanidades*. Obtenido de <https://derechoyhumanidades.uchile.cl/index.php/RDH/article/view/19462/20622>
- ✓ Frett, M. R. (02 de Agosto de 2018). *SlideShare*. Obtenido de https://www.slideshare.net/enjportal/mdulo-ii-interpretacin-de-la-constitucin-y-los-derechos-fundamentales?fbclid=IwAR3oDKA7dn285XTfdy6CoE90Btz_H1nb4tA_gHQp0fY2rVOYD6Wf7II-X-M
- ✓ García, B. J., Ruiz, M. M., & Ramos, D. R. (01 de 01 de 2010). Obtenido de La educación vial como tema transversal: actividades educativas para su desarrollo en las ciencias sociales.: <https://bibliotecas.ups.edu.ec:2708/lib/bibliotecaupssp/reader.action?docID=5190459&query=4.2.9.%09La+Educaci%C3%B3n%2C+seguridad+Vial%2C+y+la+responsabilidad+de+los+conductores>.

- ✓ García, F. R. (09 de mayo de 2016). *El Universo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/opinion/2016/05/09/nota/5569719/dosimetria-penal>
- ✓ García, Y., & Robalino, D. (2018). *Educación Vial para niños, Educar para salvar Vidas*. Obtenido de <http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/20.500.11962/21868/1/Educaci%C3%B3n%20vial%20para%20ni%C3%B1os.pdf>
- ✓ Florencia, U. (14 de Noviembre de 2013). *Definición ABC*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/general/neumaticos.php>
- ✓ González, M. R. (06 de 2015). *Chile | Enciclopedia Jurídica Online*. Obtenido de Vehiculos Motosorizados chile.leyderecho.org: <https://chile.leyderecho.org/vehiculos-motorizados/>
- ✓ Hernandez Terán , M. (01 de 01 de 2013). *¿Mínima prisión máxima desgracia?: una crítica al principio de mínima intervención penal*. Obtenido de <https://bibliotecas.ups.edu.ec:2708/lib/bibliotecaupssp/reader.action?docID=5046098&query=principio+de+minima+intervencion+>
- ✓ Jiménez, F. C., Trillo, M. M., & Goin, M. R. (01 de Enero de 2015). *Educación Vial: Hacia El Tránsito Seguro y Sostenible*. Obtenido de Educación Vial: Hacia El Tránsito Seguro y Sostenible: <https://bibliotecas.ups.edu.ec:2708/lib/bibliotecaupssp/reader.action?docID=3429714&query=educacion+vial+>
- ✓ Kluwer Wolters. (2007). *Wolters Kluwer*. Obtenido de <http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?param>

s=H4sIAAAAAAAEAE1O0QqCQBD8m3sJQgmhl3sxe4uQkuh11UWPrj
u7Xc37-

9bsoYVhh5IhmNelIVY4sx7QAW2GYCZgASmKzrv41FUYUTHUpBMF
DY9gC9_odOFmwgpq0X1oMeRRGHsGe0HSabJX1Pv3GSbTSaV3OY
S1zLStPt6T5dJdlmVqwkAS0DfToW

- ✓ Manual de Conducción, A. N. (2018). *Manual de Conducción, Agencia Nacional de Tránsito*. Obtenido de Manual de Conducción, Agencia Nacional de Tránsito: <http://www.ant.gob.ec/phocadownload/Documentos/manual%20de%20conduccion%20-%202018.pdf>.
- ✓ Ministerio del Interior, & DGT, Madrid. (2014). *Los Conductores, Principios Fundamentales del Tráfico*. Obtenido de http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/conductores.pdf
- ✓ Olaya, E. M. (12 de 2016). *La Humanización de la Determinación Judicial de la Pena*. Obtenido de <http://www.itaiusesto.com/wp-content/uploads/2016/12/Hacia-la-humanizaci%C3%B3n-de-las-penas283.pdf>
- ✓ Ponce, T. A. (2017). *Las Penas no Privativas de Libertad como estructura punitivista del Estado y la Vulneración de la finalidad del COIP Limitar El Poder Punitivo*. Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/5817/1/TUTAB015-2017.pdf>

- ✓ Quinchuela, V. C. (01 de Agosto de 2014). *DerechoEcuador.com*.
Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/-prevenciones-de-transito-y-su-regimen-penitenciario->
- ✓ Uzcudun Sánchez, U., & Rodríguez. (2018). *Usr Abogados*. Obtenido de <http://www.tusabogadospenalmadrid.com/penal/sustitucion-de-la-pena-privativa-de-libertad-del-art-88-codigo-penal/>
- ✓ Vegas, C., & Gianfranco. (01 de 10 de 2016). *Teorías Absolutas de la Pena*. Obtenido de revistas.urp.edu.pe/index.php/Inkarri/article/download/542/544/
- ✓ Venemedia, C. C. (2011-2018). *CONCEPTODEFINICION.DE*. Obtenido de <https://conceptodefinicion.de/educacion-vial/>

11. ANEXOS

11.1. Cuestionario de Encuesta y Entrevista

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO



ENCUESTA:

Saludos Cordiales.

La presente encuesta va dirigida para la obtención de información necesaria para sustentar la realización de la investigación de campo sobre el tema: **“SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCION DE VEHICULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS EDUCATIVAS.”**;

Cuyo resultado me servirá para la culminación del trabajo de tesis de grado. Pido de la manera más comedida me ayude con el presente cuestionario de preguntas:

CUESTIONARIO:

1. **¿Cree usted, que en nuestro Código Orgánico Integral Penal, se deba implementar la sustitución de la pena con referencia a la contravención por la conducción de vehículo con llantas en mal estado?**

➤ SI () NO (); ¿Por qué?

2. **¿Conoce usted, cual es la pena aplicable por la conducción de un vehículo con llantas en mal estado?**

➤ SI () NO (); ¿Si su respuesta es Afirmativa indique cuál es?

3. **¿Considera usted, que la sanción aplicable para la contravención de tránsito por conducción de un vehículo con llantas en mal estado vulneran el principio de proporcionalidad?**

➤ SI () NO (); ¿Por qué?

4. ¿Considera usted, que al aplicar la sanción privativa de libertad, en la contravención de tránsito por conducción de un vehículo con llantas en mal estado vulnera el derecho al trabajo?

➤ SI () NO (); ¿Por qué?

5. ¿Cree usted, que se debería sustituir la pena para las contravenciones de tránsito por el uso de llantas en mal estado a través de una sanción pecuniaria, en conjunto con medidas educativas?

➤ SI () NO (); ¿Por qué?

6. ¿Cree usted, que es necesario efectuar una reforma al Art. 383 del Código Orgánico Integral Penal, sustituyendo la pena privativa de libertad en la contravención de tránsito por conducción de vehículos con llantas en mal estado?

➤ SI () NO (): ¿Por qué?

Gracias por su colaboración. !!!



ENTREVISTA

Saludos Cordiales.

La presente entrevista va dirigida para la obtención de información necesaria para sustentar la realización de la investigación de campo sobre el tema: **“SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCION DE VEHICULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS EDUCATIVAS.”**; Cuyo resultado me servirá para la culminación del trabajo de tesis de grado.

Pido de la manera más comedida me ayude con la siguiente entrevista:

1. ¿Cómo considera usted, la pena en la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, la misma que consiste en una pena privativa de libertad de 5 a 15 días y reducción de 5 puntos en la licencia de conducir, y en el caso del transporte público la aplicación del doble de la pena, cree usted que se considera severa?.

2. ¿Considera usted, que la pena establecida para la contravención de tránsito por conducción de un vehículo con llantas en mal estado, se aplica o no, el principio de proporcionalidad?

3. ¿Cree usted, que el índice de accidentes de tránsito, provocados por conducir vehículos con llantas en mal estado, se reducirían a través de un cambio en la sociedad con la implementación de medidas educativas obligatorias con relación a educación y seguridad vial?

4. ¿Considera usted pertinente que, se sancione a la persona que conduzca un vehículo con llantas lisas o en mal estado con una multa pecuniaria de 1 a 2 SBGU, y la disminución de 3 puntos en la licencia de conducir, en el caso del transporte público el doble de la pena y la implementación de medidas educativas obligatorias ?

5. ¿Qué sugerencia daría usted para que se sancione con una pena proporcional de carácter pecuniaria esta contravención?

Gracias por su colaboración.

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y
ADMINISTRATIVA.**

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

**SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE
TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS CON
LLANTAS EN MAL ESTADO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE
MEDIDAS EDUCATIVAS.**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A OPTAR EL TÍTULO DE
ABOGADA**

AUTORA:

DAYANNA MICHELLE PACHECO CUENCA

DOCENTE:

DRA. GLADYS BEATRIZ REÁTEGUI CUEVA. MG. SC.

LOJA – ECUADOR

1. TÍTULO

SUSTITUCIÓN DE LA PENA EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCION DE VEHICULOS CON LLANTAS EN MAL ESTADO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS EDUCATIVAS.

2. PROBLEMÁTICA

En la actualidad nuestra sociedad se ha visto involucrada en un problemática de gran relevancia social como son los accidentes de tránsito mismos que se suscitan por una variedad de causales que se encuentran establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, mismas que son sancionadas pero en este caso nos referimos a un contravenciones de transito una de ellas por manejo de vehículos con llantas en mal estado.

Por ello planteo la presente problemática considerando que si, como toda omisión a la norma amerita una pena pero esta debe ser proporcional, por ello considero que esta se encuentras sancionada de una manera muy severa como es la aplicación de una pena privativa de libertad misma que da lugar a que se vulneren derechos del contraventor, partiendo de ello planteo la necesita de establecer otro tipo de sanciones para las contravenciones de tránsito por conducción de vehículos con llantas en mal estado, considerando que esta causal es sancionada de manera muy severa, y tomando en cuenta que muchas veces se cae en estas situaciones por inobservancia de la situación, desconocimiento o la falta de información de la normativa jurídica cuando se incurre en una Contravención de tránsito, como motivo son los diferentes cambios que han

existidos dentro de nuestra normativa vigente especialmente en nuestro Código Orgánico Integral Penal en su sección correspondiente a contravenciones de tránsito misma que dentro de sus cambios nos establecen una manera sancionadora demasiado rigurosa y drástica como es en este caso de la aplicación de una rebaja de puntos en su licencia de conducir y la pena privativa de libertad.

Según lo establece nuestro Código Orgánico Integral Penal es una consecuencia de ello recibir una pena pero considerando los principios de acuerdo con la proporcionalidad conforme la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 76 nos establece:

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. Núm. 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. (Constitución de la república del Ecuador, 2018, p.28).

Por ello se denota un desfase y una vulneración de los derechos de los conductores entre la pena aplicable al cometimiento de la infracción establecida en el Código Orgánico Integral Penal que es su artículo 383 señala:

Art. 383.-Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o

en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción. (Código Orgánico Integral Penal, 2018, p.101).

Esta sanción privativa de libertad y exceso de reducción de puntos en la aplicación de sanciones establecidas con aplicación de aumento de la pena al doble de la sanción establecida para el transporte público vulnera el derecho al trabajo considerando que en la mayoría de los casos el contraventor es jefe de hogar, por ello considero que vulnera un derecho que es protegido por la Constitución de la República del Ecuador es su artículo 33 nos señala:

Art. 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado. (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p.10).

El derecho al trabajo es base fundamental para un desarrollo productivo de cada familia ecuatoriana, y con la aplicación de las sanción privativa de libertad afecta al trabajo y a la economía de las familias dependientes del infractor por este motivo busco demostrar que se vulnera los derechos de los infractores por ello fundamento que esta sanción establecida no

responde al concepto de ser una sociedad equitativa y justa. Por ello planteo ésta idea de dejar de lado esa cultura punitiva, para dar lugar a un nuevo tipo de cultura que sea de carácter preventivo y educativo, como lo señala la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 26 y 27, nos establecen a la educación como un mecanismo muy eficaz para el mejoramiento de nuestra sociedad logrando así a través de la educación grandes cambios.

Razón por la cual sería mejor aplicar procesos educativos obligatorios antes que punitivos en materia de contravenciones de tránsito cambios que forjaran adelantos sociales positivos a través de su correcta aplicación con los organismos correspondientes.

Organismos que la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, en su artículo 5 nos manifiesta: "...El Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales..." (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2018, p.3).

Por medio del presente trabajo de investigación se plantea promover la concientización demostrando y realizar un cambio en la conducta social con una educación vial de calidad y no a través de disposiciones de carácter sancionador, ya que todos sabemos que para lograr una gran transformación es necesaria la educación constante y el acceso a la información esto lográndolo a través de una reforma en la aplicación de sanciones en el caso

de contravenciones de tránsito por conducción de vehículos con llantas en mal estado, estableciendo no sanciones privativas de libertad si no sanciones pecuniarias y la implementación de talleres obligatorios para así precautelar la capacitación constante que requieren los conductores profesionales, buscando concientizar sobre las consecuencias de la omisión de una conducta y así mejorar el desempeño en el ámbito de transporte y seguridad vial.

3. JUSTIFICACIÓN

Las contravenciones de tránsito, se encuentran dentro del Código Orgánico Integral Penal como rama del Derecho Social, por tanto cumple con lo establecido con el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, que regula la pertinencia del estudio investigativo, para optar el Grado de Licenciada en Jurisprudencia, que me habilita para obtener el Título de Abogada de los Juzgados y Tribunales de la República.

Iniciaremos tomando en consideración que el Derecho va evolucionando de forma constante con los comportamientos y cambios sociales que se van dando con el pasar de los años, por esto nuestra legislación deben ir evolucionando con la realidad actual, de ahí la necesidad de analizar de manera eficaz la aplicación de nuevos métodos para la aplicación de sanciones en el campo de contravenciones de tránsito, realizando una valoración de la proporcionalidad sancionadora de la presente contravención dispuesta en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal considerando como afectan las sanciones máximas a los derechos

reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador como lo es el derecho al trabajo y afectando a la economía de las familias ecuatorianas, por ello pretendo realizar una investigación mediante encuestas y entrevistas sobre la importancia de establecer políticas de carácter re educativas, antes que caer en la cultura del populismo penal que no es más que ante una conmoción social el Estado pretende dar soluciones a través del endurecimiento de penas, misma actitud que considero no tiene valor real en la prevención y disminución de cometimiento de contravenciones.

Con la presente investigación se busca demostrar la necesidad de estudiar esta problemática lograr una conciencia social y a su vez dar una solución Jurídico-Social para la ciudadanía en general y particularmente beneficiando a todas las personas que hacen uso de sus licencias de conducir ya sea dentro del hogar o como una herramienta de trabajo y sustento para su familia, esta concientización sobre las sanciones excesivas es importante dado que no afecta solamente al contraventor sino que también a través de la pena privativa de libertad actualmente establecida para las contravenciones de tránsito por conducir un vehículo con llantas en mal estado afecta a las familias ecuatorianas especialmente cuando este contraventor es el único sustento de hogar.

El presente trabajo es factible su realización, porque cuenta con las fuentes bibliográficas, documentales, orientación metodológica, y estudios de campo y demás recursos que viabilizaran su desarrollo.

Razones por las cuales queda justificado el presente trabajo de investigación jurídica considerando aspectos importantes en beneficio de los infractores por lo expuesto considero necesario la reforma sobre implementación de un nuevo tipo de penas de carácter educativas antes que punitivas es de gran relevancia social, por ello busco que esta propuesta sirva para lograr mejorar la conducta social en el campo de seguridad vial y tránsito, considerando que en la actualidad a pesar de que las leyes son de carácter público no se logra aun tener un conocimiento total sobre las consecuencias de la inobservancia de ciertas situaciones preventivas.

4. OBJETIVOS

4.1. Objetivo General

Desarrollar un estudio Doctrinario y Jurídico acerca de la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado.

4.2. Objetivos Específicos:

1. Demostrar que las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal para la contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, vulneran el principio de proporcionalidad y atentan contra el derecho al trabajo.
2. Establecer la necesidad de Implementar otra clase de sanciones para las contravenciones de tránsito por el uso de llantas en mal estado a través de una sanción pecuniaria, en conjunto con medidas socio-educativas.

3. Presentar un proyecto de reforma legal al Código Orgánico Integral Penal, sustituyendo la pena en la contravención de tránsito por conducción de vehículos con llantas en mal estado, con sanciones pecuniarias y educativas.

5. HIPÓTESIS

El Código Orgánico Integral Penal del Ecuador establece sanciones demasiado severas para una contravención de tránsito por conducción de vehículo con llantas en mal estado, mismas que dan lugar a una desproporcionalidad de las penas, dando lugar a la vulneración del derecho al trabajo del infractor.

6. MARCO TEÓRICO

6.1. Marco Conceptual

La presente investigación partirá de un mecanismo de conceptualización para tener una idea clara del porqué de la presente investigación jurídica y a través de este busco demostrar los objetivos planteados en el presente trabajo obteniendo resultados positivos en la demostración de todos los aspectos necesarios del porque nuestro país necesita realizar un cambio dentro de materia sancionadora par contravenciones de tránsito.

6.1.1. Tránsito

Al hablar de transito este consiste en“...Actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etc. circulación por calles, rutas, caminos etc...” (López, 2005, p.236). Al referirnos al tránsito es la actividad diaria que la realiza el hombre para trasladarse de un lugar a otro

para atender sus necesidades ya sean de carácter laboral o cualquier situación que se presentare en el diario cotidiano para satisfacer necesidad o realizar diferentes actividades.

6.1.2. Sustitución

Al hablar de sustitución debemos tener claro que es y en que consiste “...Sustitución de sanciones. Beneficio que se otorga al reo al cambiar una sanción de cierta naturaleza por otra menos perjudicial, en razón de determinadas circunstancias que le favorecen...” (López, 2005, p.230).

Enrico Ferri, después de demostrar la ineficacia de la pena como instrumento de defensa social, propone medios de defensa indirecta, denominados sustitutivos penales, y que son una serie de providencias tomadas por el poder público, previa observación de orígenes, las condiciones, los efectos de la actividad individual y colectiva, y previo conocimiento de las leyes sociológicas, por las cuales podrá controlar una parte de los factores del crimen, sobre todo los factores sociales, logrando influir indirecta, pero seguramente sobre el movimiento de la criminalidad. (López, 2005, p.230).

Al hablar de sustitución dentro de materia penal nos referimos al beneficio que se otorga al infractor con relación a las penas establecidas por su falta, esta sustitución parte desde una consideración de la falta de eficacia que ésta nos otorga ya que a través de la pena se busca lograr una rehabilitación, objetivo que en la realidad no se cumple totalmente, por ello la necesidad de establecer un tipo de penas diferentes que sean acorde a

la infracción cometida misma que antes que ser solo de carácter punitivo se considere otro tipo de sanciones menos drásticas, buscando la proporcionalidad de la misma y se logre implementar medias de carácter re educativas, que serían de gran beneficio para un mejor desarrollo en la actualidad con relación a la cultura social.

6.1.3. La Pena

El tratadista Cabanellas sostiene que la pena es la "...Sanción, previamente establecida por Ley, para quien comete un delito o falta, también especificados..." (Cabanellas, 2010, p. 326). Al hablar de una la pena estamos hablando del mecanismo que utiliza el Estado para mediante esta poner un castigo a la persona que cometió una falta, como conocemos toda acción tienes una consecuencia misma que debe ser aplicada garantizando los derechos y garantías que el Estado le brinda a cada ecuatoriano.

Otro tratadista nos establece otro concepto y establece "...La pena es un mal consistente en la perdida de bienes como retribución por haber violado el deber de no cometer un delito..." (Spinka y González, 1999, p.277). Como lo definen estos autores haciendo hincapié en la perdida de bienes jurídicos, es decir los derechos que se poseen las personas al no violentar el ordenamiento jurídico, los cuales se pueden revocar al momento de cometer una acción u omisión que se encuentre tipificada dentro de la normativa.

6.1.4. Contravención.

El tratadista Cabanellas las define como una "...Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley..." (Cabanellas, 2010, Pág.105). Al hablar de una contravenciones estamos hablando de un falta leve por ello en el COIP está establecido que para una contravención se establecerá una sanción menor a un delito dado que la falta cometida no da lugar a una pena grave, pero es una omisión de un deber, misma que si debe ser sancionada pero de una manera más ligera como se lo denominaría más como un llamado de atención a la persona para que corrija su conducta.

6.1.5. Pena Privativa.

Conceptualmente se considera que:

Las penas privativas de la libertad constituyen la piedra angular de los actuales sistemas penales. Aun en aquellos países que conservan la pena de muerte, ésta tiene un carácter excepcional, por lo cual la mayor parte de las infracciones de cierta gravedad son sancionadas con este tipo de penas. De la misma forma en la legislación ecuatoriana, las penas privativas de la libertad son, en casi todos los casos, las penas principales, mientras las demás penas son accesorias. (ALBAN, Gómez, Ernesto, p.269).

La pena privativa hace referencia a una sanción que va a ir contra la libertad de una persona misma que es aplicada conforme el grado de omisión de una deber establecido dentro de la normativa vigente medida de carácter sancionador dentro del Código Orgánico Integral Penal Ecuatoriano.

6.1.6. Neumáticos.

En la presente investigación considero necesario tener un concepto claro sobre que son los neumáticos mismos que se consideran de la siguiente manera:

También denominado cubierta o llantas en algunas regiones, es una pieza de caucho que se coloca en las ruedas de diversos vehículos y maquinas. Su función principal es permitir un contacto adecuado por adherencia y fricción con el pavimento, posibilitando el arranque, el frenado y la guía. Los neumáticos generalmente tienen hilos que los refuerzan. Dependiendo de la orientación de estos hilos, se clasifican en diagonales o radiales. (Agencia Nacional de Tránsito, 2018, p.114).

Al referirnos a los neumáticos estamos hablando de un elemento principal para el manejo de los vehículos automotrices, elemento indispensable y necesario cumple con una función muy especial que es dentro del frenado de todo vehículo en el momento de su conducción para una muy buena adherencia y fricción entre el neumático y el pavimento. Mismo que ayuda a la estabilidad el vehículos.

6.1.7. Derecho al Trabajo.

Al hablar del derecho al trabajo nos referimos a un derecho muy fundamental en la sociedad en la que vivimos por ello la necesidad de saber en qué consiste el mismo que es:

Filosóficamente nace del derecho de vivir. Toda persona por voluntad, por vocación, por aptitud manual o intelectual o por otras razones, tiene

la facultad de disponer la elección de su actividad ocupacional y de sustituirla cuando lo considere conveniente. En otros casos puede abstenerse de continuar su actividad, por imperio de su conciencia. (Rubinstein, 1983, p.72).

El derecho al trabajo es una decisión unilateral cada persona elige la manera y forma de como ejercer su derecho, para a través del mismo generar una actividad económica para su sustento necesario ya sea de carácter personal y familiar.

Al derecho del trabajo lo encontramos presente en casi todas las actividades humanas, desde el nacimiento de las personas hasta su fallecimiento. Incluso, con posterioridad a él existen consecuencias jurídicas que se presentan y que el derecho del trabajo ha de avizorar. Dentro de este contexto, nuestro derecho termina siendo una ciencia jurídica multidisciplinaria, pero centrada dentro de sus propios causes, debido a su particularismo. (Vásquez, 2013, p.66).

El derecho al trabajo es un derecho primordial el cual se encuentra garantizado en nuestra constitución ya que para poder tener un desarrollo productivo y lograr una estabilidad económica se necesita este factor que es el derecho al trabajo, mismo que se realizara conforme ley y nos garantizará un pleno desarrollo económico, que se lo logra a través de la realización de esta actividad a gusto y decisión de cada uno, esta decisión será libre y voluntaria de cómo y en qué lugar ejercer su derecho.

Actividad muy importante dentro del entorno familiar ya que consideramos que una familia depende económicamente de los ingresos del jefe de hogar, que garantizaran una economía y una vida digna a todo el núcleo familiar.

6.1.8. Educación Vial

En la actualidad es muy necesario darle la importancia que merece el tema de educación para reeducar una sociedad en este caso nos centraremos en lo que es la educación vial misma que consistente en "...La educación es ante todo previsión, desarrollo y autocontrol; en segundo lugar es corrección y castigo, si bien ambas dimensiones se complementan a lo largo y ancho de la educación como proyecto individual y social..." (Jiménez, Trillo y Goig, 2015, p.3). Partiendo de este concepto pretendo lograr enfatizar la necesidad de prevenir e implementar medidas educativas dentro de materia de tránsito como bien nos dice este concepto la educación es parte fundamental dentro del desarrollo para mejorar la conducta de cada persona a través de una educación direccionada hacia una educación más sensible de cada persona, logrando una mejor relación social que favorecerá a la convivencia en un entorno saludable.

6.2. MARCO JURÍDICO.

6.2.1. Normativa de la Constitución de la República del Ecuador.

Como en todo Estado siempre tienen su carta principal o carta magna misma que regula cada territorio, sobre deberes y obligaciones de cada persona, garantizando derechos y protegiendo a sus pobladores y nuestro

país no es la excepción en Ecuador contamos con nuestra Constitución de la República del Ecuador mismas que vela por proteger y garantizar nuestros derechos y garantías en beneficio de los ciudadanos Ecuatorianos , en todos los ámbitos misma que fue promulga en Montecristi, y entro en vigencia el 20 de octubre de 2008 tras su publicación en el Registro Oficial N° 449, y posterior actualización a Abril de 2018 en mi presente trabajo la tomare en consideración la normativa, para el desarrollo del marco jurídico de mi investigación resaltando el siguiente articulado:

Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

8. El contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas, la jurisprudencia y las políticas públicas. El Estado generará y garantizará las condiciones necesarias para su pleno reconocimiento y ejercicio.

Será inconstitucional cualquier acción u omisión de carácter regresivo que disminuya, menoscabe o anule injustificadamente el ejercicio de los derechos. (Constitución de la república del Ecuador, 2018, p.5).

Partiendo con esto planteo un deber objetivo del Estado que es velar por el ejercicio de los derechos, mismos que están garantizados en la Constitución de la República del Ecuador y en los diferentes tratados internacionales firmados por el Ecuador, de ahí por qué se considerara inconstitucional alguna actos que atentan contra estos es por ello que el

Estado es el principal protector de los derechos y garantiza la aplicación de los mismos.

Además considero pertinente tomar en consideración el articulado referente a la educación misma que se encuentra en los siguientes artículos que nos señalan lo siguiente:

Art. 26.- La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado. Constituye un área prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, garantía de la igualdad e inclusión social y condición indispensable para el buen vivir. Las personas, las familias y la sociedad tienen el derecho y la responsabilidad de participar en el proceso educativo. (Constitución de la república del Ecuador, 2018, p.8).

Art. 27.- La educación se centrará en el ser humano y garantizará su desarrollo holístico, en el marco del respeto a los derechos humanos, al medio ambiente sustentable y a la democracia; será participativa, obligatoria, intercultural, democrática, incluyente y diversa, de calidad y calidez; impulsará la equidad de género, la justicia, la solidaridad y la paz; estimulará el sentido crítico, el arte y la cultura física, la iniciativa. (Constitución de la república del Ecuador, 2018, p.8-9).

Considerando estos artículos mismos que hacen referencia a un tema muy importante que es sobre el derecho a la educación siendo una de las bases principales para el desarrollo de nuestra sociedad y ayuda a lograr una convivencia armónica entre todos, ya que es una herramienta primordial

dentro de los cambios sociales y que considero que sin educación no hay mayores adelantos ya que nos centraríamos en una cultura básica pero es por ello que es Estado a través de sus organismos velara por cumplir con un deber ineludible e inexcusable, garantizando así una cultura formada dentro de todos los ámbitos académicos como morales y realizando una educación social inculcando el valor principal sobre la convivencia social.

Para así el Estado utilizara esta valiosa rama de la educación para lograr cambios dentro del desarrollo positivo del país al hablar de lograr mejorar los patrones socio-culturales, presentes en nuestra sociedad.

La sociedad tiene sus derechos fundamentales mismos que es deber primordial del Estado garantizarlos como es el caso del derecho al trabajo que está garantizado y protegido por la constitución de la republica del ecuador en su artículo 33 que señala:

Art. 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado. (Constitución de la república del Ecuador, 2018, p.10).

Cada individuo al pertenecer a una sociedad tiene un deber fundamental que es convertirse en un ente productor lo cual lo realiza a través del trabajo, situación que es muy necesaria para el mismo sustento económico

de cada persona a través de un trabajo remunerado este tendrá acceso a una economía individual que le permitirá crecer económicamente y no solo esto el trabajo es una forma de ser sustento de un hogar es por ello que este derecho es un derecho muy importante ya que a través de las actividades de trabajo se obtiene una remuneración necesaria para satisfacer las necesidades básicas de cada canasta familiar, es por ello que el Estado garantiza la libertad de trabajo que sea de libre elección, con la remuneraciones justas y contando con todas las garantías y derechos del trabajador protegiéndolo de toda clase de explotación o discriminación laboral.

Considerando el problema de la investigación jurídica planteada consideramos el derecho al trabajo de esta rama específica el transporte público mismo que es brindado a la ciudadanía con el fin de brindar un servicio a cambio de una remuneración o pago, dejando claro que este trabajador dentro de su hogar hace de jefe de hogar es el responsable de obtener a través de su trabajo una remuneración necesaria para el sustento de la economía del hogar. Por ello el Estado garantiza el derecho al trabajo justo para todos los ciudadanos ofreciéndole garantías para que a través de sus actividades económicas puedas sustentar su economía y así logras la convivencia armónica.

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: Núm. 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las

sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. (Constitución de la república del Ecuador, 2018, p.28).

Al hablar de proporcionalidad estamos hablando de una garantía establecida por nuestra legislación misma que en teoría debería velar por la imposición de sanciones acorde al daño causado, es decir las penas deben ser equitativas no pueden ser demasiado severas porque serian desproporcionales como es el caso de las contravenciones de tránsito a mi parece en nuestro actual Código Orgánico Integral Penal están sancionadas de una manera muy severa yo considero que al hablar de una contravención estamos hablando de una omisión de la norma pero carácter leve, por ello mi parece de que la pena aplicable es demasiado severa para las contravenciones por conducción de vehículo con llantas en mal estado, considerando que la mejor manera de prevenir es realizando una concientización a través de la educación vial correcta y la aplicaciones de medidas pecuniarias y no la aplicación de sanciones severas como la de privar de su libertad al contraventor.

Art. 394.- 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 regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias. (Constitución de la república del Ecuador, 2018, p.121).

Cada ciudadano tiene el derecho de brindar o hacer uso de todo tipo de transporte, a su vez el Estado garantiza el acceso a este mismo una manera público, mismo que será regulado por el Estado en cuanto a sus taifas garantizando el acceso a la ciudadanía a este medio que es de gran importancia dentro de nuestra realidad actual.

6.2.2. Normativa del Código Orgánico Integral Penal.

Remitiéndonos a la normativa encargada de la aplicación de sanciones en el nuestro Estado nos brinda su normativa jurídica en el campo la legislación punitiva con la promulgación del Código Orgánico Integral Penal nos señala: "...Art. 18.- Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código..." (Código Orgánico Integral Penal, 2018, p.15). Partiremos desde establecer que es una infracción penal como esta explicado claramente es todo conducta humana que genera algún tipo de sanción por el hecho de ir contra la ley.

A su vez nos establece una clasificación de las infracciones que nos señala: "...Art. 19.- Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones"... (Código Orgánico Integral Penal, 2018, p.15). Para las infracciones se ha realizado una diferenciación necesaria ya que hay que considerar la gravedad de cada caso es por ellos que se establece la consideración entre Delitos y Contravenciones que serán sancionadas de manera diferente dado que al hablar de una contravención estamos hablando de una omisión leve de la norma, a

diferencia de los delitos ya en si es una conducta que genera un daño más grave.

Como ya lo conceptualizamos anteriormente que es la pena ahora consideramos la normativa que nos establece la pena en su artículo 51 nos señala que la pena es: "...La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada"... (Código Orgánico Integral Penal, 2018, p.22).

En materia penal al hablar de penas estas se las establecerá conforme el grado de daño que se ha causado, es por ello que se establece las diferencia entre delitos y contravenciones, de ahí parte la manera de cómo se establecerá una pena misma que debe ser proporcional y garantizar que nos e vulneren los derechos de las personas.

En la normativa nos establece las diferentes tipos de penas aplicables para cada delito y contravención estableciéndonos en su artículo 383 la pena correspondiente a la contravención a la cual hacemos referencia en el presente trabajo misa que es la siguiente:

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

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

Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción. (Código Orgánico Integral Penal, 2018, p.101).

En nuestra legislación el tema de contravenciones de tránsito es un tema de gran trascendencia dado que en la actualidad han sido muchos los percances dentro de materia de tránsito ahora considero pertinente realizar un análisis sobre la manera sancionadora sobre el manejo de vehículos con llantas en mal estado ya que nos establece una sanción privativa de libertad misma que es demasiado.

6.2.3. Normativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En nuestro país se crea una normativa única encargada de la regulación de este sector que es el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, misma que velará por la el cumplimiento y protección de este sector en este caso haremos énfasis en los articulados referentes a la presente investigación jurídica que establecemos los siguientes:

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados

con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país.(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2018, p. 2-3).

Art. 5.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2018,p.3).

En los presentes artículos hablamos sobre las garantías y deberes del Estado a través de sus organismos de velar sobre una correcta capacitación en materia de educación vial misma que debe ser accesible y de alcance para todos los conductores, este tipo de capacitaciones será enfocada en seguridad y responsabilidad vial, temas que si se les diera la importancia que ameritan mediante políticas re educativas mejoraría de manera positiva la cultura social que vivimos en la actualidad, generando una cultura más consiente sobre las consecuencia que genera el mantener una cultura vial no responsable, por ello considero que en una sociedad la

mejor manera de lograr cambios sería logrando una concientización a través de medidas educativas antes que convertirse en un sistema basado en sanciones.

Art. 13.- Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes: a) El Ministerio del Sector; b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y, c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2018, p.5).

Art. 186.- El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2018, p.42).

Todos estos organismos formados por el Estado son los encargados de regular el control y el buen manejo de este sistema, cuyo trabajo es mejorar las problemáticas enfocadas en materia de tránsito y seguridad vial. Garantizando ser organismos que velarán por proteger estos sectores mediante políticas encaminadas al mejoramiento a través de planes y

proyectos de carácter educativos que serán preventivos y garantizarán un cambio en la cultura vial, que vivimos en nuestra actualidad.

7. METODOLOGÍA

7.1. Métodos

En el proceso de la investigación jurídica planteada de carácter socio-jurídico se aplicará los siguientes métodos:

- ✓ **Método Científico:** Son los procesos metodológicos que van encaminados en seguir un lineamiento para encontrar la verdad, que parte de la observación de un hecho o fenómeno de la realidad objetiva, para de esto lograr determinar los caracteres generales y específicos. Método que lo utilizare para obtener una verdad planteada en la hipótesis de la presente investigación.
- ✓ **Método Inductivo:** Para la aplicación de este partiremos desde un estudio del hecho que nos planteamos en el presente proceso a su vez como un fenómeno presente en nuestra naturaleza para llegar a las generalizaciones, que va desde lo particular a lo general.
- ✓ **Método Deductivo:** Este se presenta mediante conceptos, principios, definiciones, leyes o normas generales de los que se extraen las conclusiones, parte de lo general a lo específico, esto como un acto mental a través del cual se crea un nuevo conocimiento a base de la verdad en que el silogismo es su instrumento de expresión.
- ✓ **Método Analítico:** Parte del análisis, realizando una separación de un todo en sus partes u elementos constitutivos. Se fundamenta en

la necesidad de entender un fenómeno es necesario descomponerlo en sus partes, para observar las causas, naturaleza y efectos para comprender la esencia de lo estudiado, permitiendo conocer más de la problemática planteada con el que se puede explicar, hacer analogías, y establecer nuevas teorías.

- ✓ **Método Exegético:** Parte del estudio normas jurídicas buscando el origen etimológico de la norma, figura u objeto de estudio, desarrollarlo, describirlo y encontrar el significado que le dio el legislador. Considerando que este elemento ayuda a establecer el significado y alcance de las normas jurídicas que forman parte de un ordenamiento jurídico.
- ✓ **Método Hermenéutico:** En general es un método que tiene como fin la interpretación de textos poco claros. La hermenéutica jurídica tiene como finalidad la interpretación de textos jurídicos, presentando los principios para comprender su verdadero significado, siendo por tanto la interpretación del espíritu de la ley.
- ✓ **Método Mayéutica:** Parte de la acción de lo estudiado a constantes interrogaciones hasta esclarecer la verdad, por ende presupone que la verdad se encuentra oculta en la mente de la persona y a través de la aplicación de este método el propio individuo desarrolla nuevos conceptos a partir de sus respuestas.
- ✓ **Método comparativo:** Es un análisis y permite analizar dos realidades legales en derecho comparado, en que se da el estudio de los diferentes ordenamientos jurídicos existentes, permitiendo

contrastar dos realidades legales y obtener un posible acercamiento a una norma que está prestando aspectos trascendentales en otro país.

- ✓ **Método estadístico:** Son procedimientos para lograr un manejo de los datos cualitativos y cuantitativos de la investigación. Dicho manejo de datos tiene por propósito la comprobación, en una parte de la realidad, de una o varias consecuencias verificables deducidas de la hipótesis general de la investigación.
- ✓ **Método sintético:** Consiste en unir sistemáticamente los elementos heterogéneos de un fenómeno con el fin de reencontrar la individualidad de la cosa observada. La síntesis significa la actividad unificante de las partes dispersas de un fenómeno.

7.2. Procedimientos Y Técnicas.

- ❖ **Técnicas de acopio teórico documental:** Que sirven para la recolección bibliográfica, fichas bibliográficas, fichas nemotécnicas.
- ❖ **Técnicas de acopio empírico:** También conocidas como técnicas de campo.
- ❖ **Observación documental:** Estudio de documentos que aportaran a la investigación.
- ❖ **Encuesta:** Cuestionario que contiene preguntas y respuestas para reunir datos o para detectar la opinión pública sobre la problemática planteada.

- ❖ **Entrevista:** consiste en un dialogo entre el entrevistador y el entrevistado sobre aspectos puntuales de la problemática de estudio.
- ❖ **Herramientas:** Grabadora, cuaderno de apuntes, retroproyector, fichas.
- ❖ **Materiales:** Libros, diccionarios jurídicos, manuales, leyes.

Los resultados de la investigación se presentarán en tablas, barras o gráficos y en forma discursiva con deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que sirven para la construcción del marco teórico, verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, y para arribar a conclusiones y recomendaciones encaminadas a la solución del problema planteado.

7.3. Esquema Provisional del Informe Final.

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

Sin perjuicio de dicho esquema, es necesario que en éste acápite de metodología, se establezca un esquema provisional para el informe final de la investigación socio-jurídica propuesta, siguiendo la siguiente lógica.

Acopio Teórico:

- a) **Marco conceptual:** Medios alternativos de aplicación de penas, vulneración de derechos, Medidas Educativas, Educación vial.
- b) **Marco Jurídico:** Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
- c) **Criterios Doctrinarios:** Consulta de autores nacionales y extranjeros referentes a la problemática propuesta.

Acopio empírico;

- a) Presentación y análisis de los resultados de las encuestas.
- b) Presentación y análisis de los resultados de las entrevistas.
- c) Estudio de casos.

Síntesis de la investigación jurídica;

- a) Indicadores de verificación de los objetivos.
- b) Contrastación de las hipótesis.
- c) Concreción de los fundamentos jurídicos para la propuesta de reforma.
- d) Deducción de conclusiones.
- e) El planteamiento de las recomendaciones o sugerencias, entre las que estará la propuesta de la reforma legal en relación al problema materia de la tesis.

8. CRONOGRAMA.

ACTIVIDADES 2018 -2019	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio
Elaboración del proyecto de investigación.									
Aprobación del Proyecto de Investigación.									
Revisión de Literatura.									
Elaboración del Marco Doctrinario, Jurídico.									
Resultados de Investigación.									
Tabulación de Datos, verificación de objetivos, contrastación de hipótesis.									
Recomendaciones y conclusiones, propuesta de reforma.									
Entrega de los Borradores de la Tesis, revisión y corrección.									
Elaboración informe final.									
Trámites de Aptitud Legal.									
Designación del Tribunal.									
Sesión Reservada.									
Sustanciación de Tesis.									
Grado Oral por materias.									

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

9.1. Recursos Humanos

Director de tesis: Por Designarse.

Entrevistados: 5 Personas

Encuestados: 30 personas

Ponente del Proyecto: Dayanna Michelle Pacheco Cuenca.

9.2. Recursos Materiales

MATERIALES	COSTO EN DOLARES
Computadora (Alquiler)	150
Materiales de Oficina	100
Suministros de Escritorio	80
Otros	50
Compra y Copias de textos, revistas, boletín, etc.	100
Internet	150
Trasporte y Subsistencia	200
Impresión y Empastado de Tesis	150
Imprevistos	100
TOTAL	1,080.00

9.3. Financiamiento.

El presupuesto de los gastos que ocasionan la presente investigación, asciende a mil ochenta dólares americanos, los que serán cancelados con recursos propios de la postulante.

10. BIBLIOGRAFÍA

OBRAS JURÍDICAS

- ❖ **ALBAN**, Gómez, Ernesto, “MANUAL DE DERECHO PENAL ECUATORIANO PARTE GENERAL”, Ediciones Legales, IMPRESORES MYL, Quito Ecuador.
- ❖ **AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO**, 2018, “MANUAL DE CONDUCCIÓN”.
- ❖ **CABANELLAS** de torres, Guillermo, 2010, “DICCIONARIO JURÍDICO ELEMENTAL”. Décimo novena edición. Editorial HELIESTA S.R.L. Argentina.
- ❖ **E.SPINKA**, Roberto, **GONZÁLEZ**, Félix, 1990, “MANUAL DE DERECHO PENAL”, 4ta Edición, Marcos Lerner Editora Córdoba, Argentina.
- ❖ **JIMÉNEZ** Fernández, Carmen, **TRILLO** Miravalles, María Paz, y **GOIG** Martínez, Rosa María, 2015, “EDUCACIÓN VIAL: HACIA EL TRÁNSITO SEGURO Y SOSTENIBLE”, Editorial McGraw-Hill España.
- ❖ **LÓPEZ**, Betancourt, Eduardo, 2005, “GLOSARIO JURÍDICO PENAL VOLUMEN 1”, IURE Editores, S.A. De C.V., México.
- ❖ **VÁSQUEZ** López, Jorge, 2013, “DERECHO LABORAL PRÁCTICO”, Cevallos Editora Jurídica, Quito-Ecuador.
- ❖ **ZAFFARONI**, Eugenio Raúl, 2006, “MANUAL DE DERECHO PENAL, PARTE GENERAL”, 2da. Edición, Edit. Ediar, Buenos Aires.

LEYES

- ❖ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, (2018). Quito-Ecuador. Talleres de la Corporación de Estudios y Publicaciones.
- ❖ CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, (2018). Quito-Ecuador. Talleres de la Corporación de Estudios y Publicaciones.
- ❖ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Lexis Finder. (21 de Agosto de 2018). Quito-Ecuador.

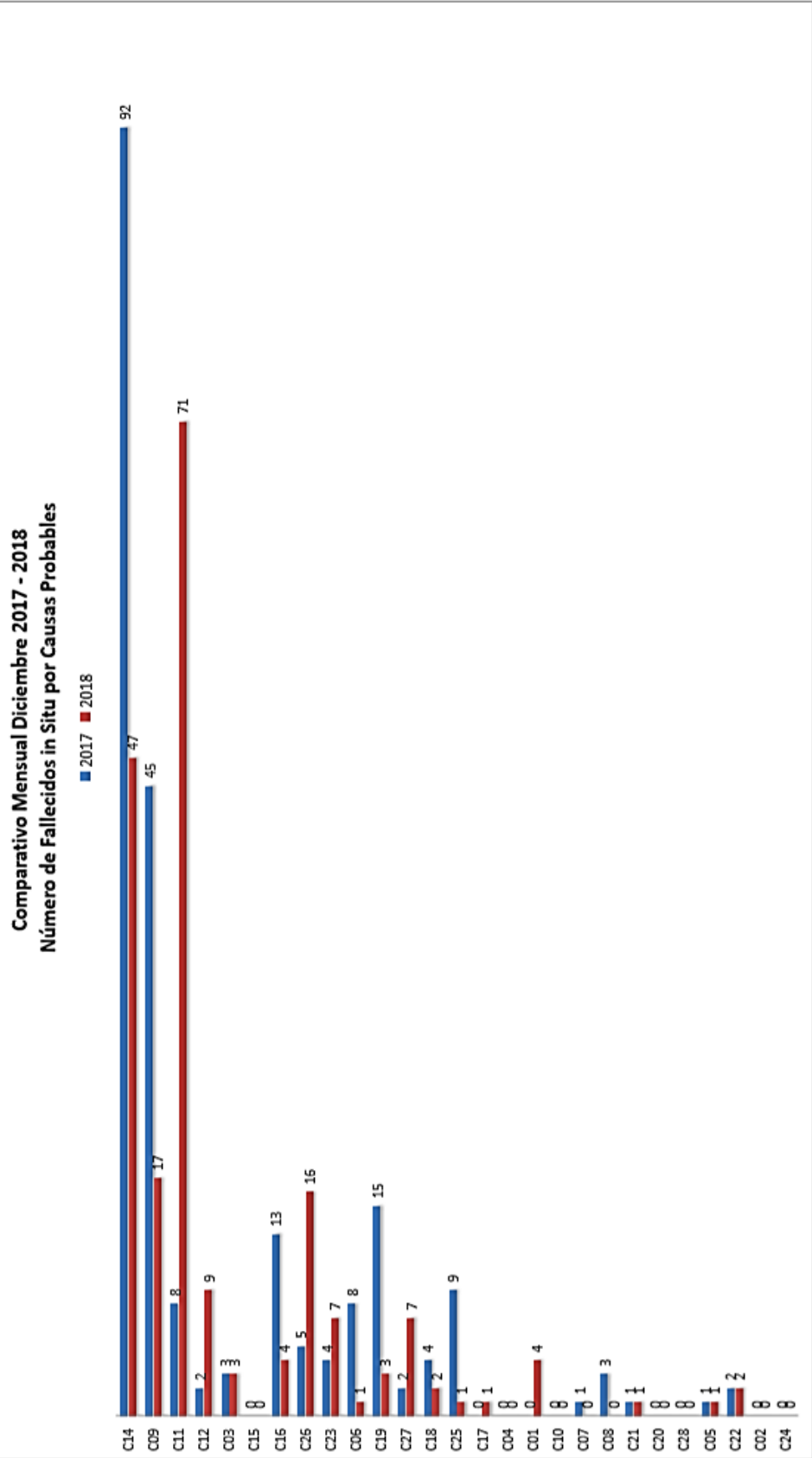
LINCOGRAFÍA.

- ❖ Obtenido de Lexis Finder: www.lexis.com.ec
- ❖ <http://ebookcentral.proquest.com/lib/upsal/detail.action?docID=3228549>
- ❖ <https://bibliotecas.ups.edu.ec:2708/lib/bibliotecaupssp/reader.action?docID=3429714&query=TRANSITO>
- ❖ <http://www.ant.gob.ec/phocadownload/Documentos/manual%20de%20conduccion%20-%202018.pdf>.

11.3. Estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito sobre fallecidos in situ por causas probables a nivel nacional- diciembre 2018.

CÓDIGO	CAUSAS PROBABLES	FALLECIDOS IN SITU POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL- DICIEMBRE 2018												TOTAL A DICIEMBRE 2018	%
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC		
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSIÓN DE NEUMÁTICO NUEVO, DERRUMBIE, INUNDACIÓN, CAÍDA DE PUENTE, ÁRBOL, PRESENCIA INTENCIONADA E IMPREVISTA DE SEÑALES EN LA VÍA, ETC.).	1	1	4	5	1	3	0	2	0	6	0	4	27	1,26
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC.).	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0,14
C03	CONducir EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FÍSICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA).	0	1	4	8	7	11	14	5	10	1	2	3	66	3,07
C04	DAÑO S MECÁNICOS PREVISIBLES.	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	2	0	5	0,23
C05	FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMÁTICOS (SISTEMA DE FRENS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO).	0	1	1	0	0	1	0	0	0	6	0	1	10	0,46
C06	CONducir BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	11	8	7	14	10	5	8	3	5	3	3	1	76	3,53
C07	PEATÓN TRANsITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	0	2	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	6	0,28
C08	PEso Y VOLUMEN NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS.	1	6	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	9	0,42
C09	CONducir VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD.	18	14	11	18	23	18	24	30	19	11	27	17	228	10,60
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA).	8	2	1	5	4	0	1	1	0	0	1	0	23	1,07
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE.	10	6	15	5	6	9	3	17	17	13	10	71	182	8,46
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS.	10	11	12	17	4	11	9	19	10	11	10	9	133	6,18
C14	CONducir DESATENTO A LAS CONDICIONES DE TRANsITO (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTIVO).	54	76	76	74	77	51	65	101	94	78	68	47	861	40,03
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS.	12	1	11	6	10	8	3	12	9	0	0	0	72	3,35
C16	NO TRANsITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO.	7	7	8	15	10	18	8	10	8	4	8	4	101	4,70
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS.	1	0	3	2	1	1	0	2	1	1	0	1	13	0,60
C18	CONducir EN SENTIDO CONTRARIO A LA VÍA NORMAL DE CIRCULACION.	9	1	4	2	3	1	5	1	2	4	1	2	35	1,63
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL.	12	18	9	4	6	4	4	5	3	24	13	3	105	4,88
C20	MAL ESTACIONADO- EL CONDUCTOR QUE DETIENGA O ESTACIONE VEHICULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRAÑEN PELIGRO, TALEs COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES.	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	4	0,19
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VÍA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO).	2	0	3	1	3	2	0	0	0	0	0	1	12	0,56
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALEs COMO: CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC.	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0,14
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRANsITO. (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC.).	0	7	3	3	5	5	5	5	5	3	4	7	52	2,42
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRANsITO.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULO.	0	1	4	2	6	2	6	2	1	0	0	1	25	1,16
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON.	11	1	2	1	0	1	1	0	7	4	1	16	45	2,09
C27	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES).	1	3	3	2	5	4	3	3	2	3	1	7	37	1,72
C28	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRANsITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO).	9	0	7	0	0	0	0	0	0	0	2	0	18	0,84
TOTAL		180	167	190	185	182	154	156	219	194	175	152	197	2.151	100,00

Fuente: DICTEBV, CITE, ENCOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja - Agencia Metropolitana de Tránsito - Guano, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manabí, Municipio de Arreata, Municipio de Arreata, Municipio de Guarajal y Moradnor, Municipio de Santo Domingo. Elaboración: ANTT, DEPT. Guano, 15/01/2019.

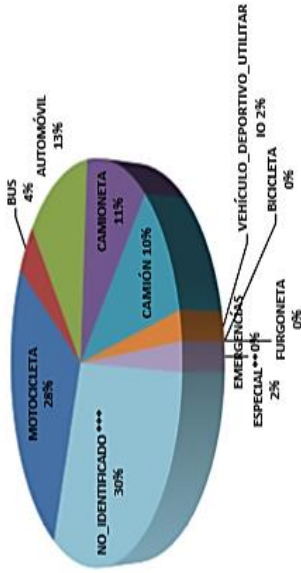


Fuente: DNOTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipios de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Maná, Municipio de Ambato, Autoridad de Tránsito Municipios de Guayaquil y Montalvo, Municipio de Santo Domingo.
 Elaboración: ANT, CEP, Quito, 15/01/2019

FALLECIDOS IN SITU POR TIPO DE VEHÍCULO EN SINIESTROS DE TRÁNSITO- DICIEMBRE 2018

TIPO DE VEHÍCULO	FALLECIDOS
MOTOCICLETA	56
BUS	9
AUTOMÓVIL	25
CAMIONETA	21
CAMIÓN	19
VEHÍCULO_DEPORTIVO_UTILITARIO	4
BICICLETA	0
FURGONETA	0
EMERGENCIAS	0
ESPECIAL**	4
NO IDENTIFICADO ***	59
TOTAL	197

FALLECIDOS IN SITU POR TIPO DE VEHÍCULO DICIEMBRE 2018



Nota: La información del tipo de vehículo corresponde al primer vehículo que ha sido registrado en la matriz de reportes(Tipo de vehículo 1).

*Los tipos de vehículos se clasifican según la Norma Técnica de INEN: NTE INEN 2656

** Especial incluye: casa rodante, porta valores, barrender, estación médica móvil, esparcador de asfalto, sanitario, tractor, otra clase.

*** Representa a vehículos que se presume no se pudieron identificar o se dieron a la fuga.

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Maná, Municipio de Ambato, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil y Movidelnor, Municipio de Santo Domingo.

Elaboración: ANT, DEF, Quito, 15/01/2019

ÍNDICE

Portada.....	i
Certificación.....	ii
Autoría.....	iii
Carta de Autorización.....	iv
Dedicatoria.....	v
Agradecimiento.....	vi
Esquema de Contenidos.....	vii
TÍTULO.....	1
RESUMEN.....	2
Abstrac.....	5
INTRODUCCIÓN.....	8
REVISIÓN DE LITERATURA.....	13
MARCO CONCEPTUAL.....	13
La Pena.....	13
Clasificación de las penas.....	15
Pena Privativa de libertad.....	15
Penas No Privativas de libertad.....	17
Sustitución de la Pena Privativa de Libertad.....	18
Contravención de transito.....	21
Vehículo Motorizado.....	23
Conceptualización sobre Tránsito.....	26

Los Neumáticos.....	27
Educación Vial.....	29
Medidas Educativas en accidentes de Tránsito.....	32
MARCO DOCTRINARIO	35
Antecedentes de la evolución normativa en el Ecuador en materia de tránsito.....	35
Teoría sobre los fines de la pena.....	39
Teorías absolutas de la Pena (Retributivas de la pena).....	40
Teorías Relativas de la pena	42
Teorías de la prevención de la pena.....	43
La prevención general.....	43
La prevención especial.....	45
Teoría de la Unión de la pena.....	46
Principio Pro-Libertatis	47
Principio Pro- Homine.....	48
Principio de Humanización de las Penas.....	50
Principio de Proporcionalidad de las penas.	51
Principio de Mínima Intervención.....	53
Dolo: elemento ausente en las contravenciones de tránsito.....	55
Las Desventajas de la Prisión sobre los Sentenciados.....	62
Derecho al Trabajo.....	64
La Educación Vial, seguridad Vial, y la responsabilidad de los conductores.....	67
Las Medidas educativas en accidentes de tránsito	

como rehabilitación.....	68
MARCO JURÍDICO.....	71
Constitución de la República del Ecuador.....	71
Código Orgánico Integral Penal.....	79
Procedimiento para sancionar las contravenciones de Tránsito.....	85
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	88
Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	91
LEGISLACIÓN COMPARADA	93
Ley de N°- 18.290 de la República de Chile.....	93
Código Nacional de Tránsito Terrestre Colombia.....	96
Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito de la República de Perú.....	99
Código Orgánico Integral Penal del Ecuador.....	101
MATERIALES Y MÉTODO.....	103
Materiales utilizados.....	103
Métodos.....	103
Técnicas.....	116
Observación documental.....	107
RESULTADOS.....	108
Resultados de las Encuestas.....	108
Resultados de Entrevista.....	119

Estudio de Casos.....	132
DISCUSIÓN.....	153
Verificación de los Objetivos.....	153
Objetivo General.....	153
Objetivos Específicos.....	154
Contrastación de Hipótesis.....	156
Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma.....	157
CONCLUSIONES.....	161
RECOMENDACIONES.....	164
Proyecto de Reforma Legal.....	166
BIBLIOGRAFÍA.....	171
ANEXOS.....	179
Cuestionarios Encuestas y Entrevistas	179
Proyecto de Tesis Aprobado.....	183
Estadísticas de la Agencia Nacional de Transito sobre fallecidos in situ por causas probables a nivel nacional- diciembre 2018.....	217
ÍNDICE.....	220