



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

**Incongruencia normativa del código municipal de vía pública, circulación y transporte del Gad municipal de Loja, con las regulaciones establecidas en el Coip y reglamento a la ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, respecto a las sanciones por uso de la vía pública para fines de estacionamiento.**

**Autor:**

Luis Eduardo Barragán Iñiguez

Tesis previa a la  
obtención del título de  
abogado.

**Director de tesis:**

Dra. Jenny Maritza Jaramillo Mg. Sc.

**LOJA-ECUADOR**  
**2022**



Universidad  
Nacional  
de Loja

**Facultad Jurídica, Social y Administrativa  
Carrera de Derecho**

**CERTIFICACIÓN**

Dra. Jenny Maritza Jaramillo Serrano.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 el SR.LUIS EDUARDO BARRAGÁN IÑIGUEZ intitulado: "INCONGRUENCIA NORMATIVA DEL CÓDIGO MUNICIPAL DE VÍA PÚBLICA, CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE DEL GAD MUNICIPAL DE LOJA, CON LAS REGULACIONES ESTABLECIDAS EN EL COIP Y REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO A LAS SANCIONES POR USO DE LA VÍA PÚBLICA PARA FINES DE ESTACIONAMIENTO ", previa a la obtención del título de Abogada, ha sido dirigido de acuerdo a los elementos que conforman la tesis, así mismo se ha corregido y revisado conforme a las normas de graduación vigentes en el Art. 229 del Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja 2021; y, al cumplir con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja para el efecto, autorizo la presentación para la respectiva sustentación y defensa. de la Tesis de conformidad con el Art. 235, 236, y 237 del Reglamento antes mencionado.

Loja, Marzo de 2022



firmado electrónicamente por:  
JENNY MARITZA  
JARAMILLO  
SERRANO

*Educamos para Transformar*

**Dra.Jenny Maritza Jaramillo Serrano.Mg.Sc. .  
DIRECTOR DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

## **Autoría**

Luis Eduardo Barragán Iñiguez, declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

Firma:

Cédula Nro.1104738560

Fecha: 23 de marzo de 2022

Correo electrónico: luis.barragan@unl.edu.ec

Teléfono: 0983911387

**Carta de autorización de tesis por parte del autor, para la consulta, reproducción parcial o total y publicación electrónica del texto completo.**

Yo, Luis Eduardo Barragán Iñiguez, declaro ser autor de la tesis titulada **“INCONGRUENCIA NORMATIVA DEL CÓDIGO MUNICIPAL DE VÍA PÚBLICA, CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE DEL GAD MUNICIPAL DE LOJA, CON LAS REGULACIONES ESTABLECIDAS EN EL COIP Y REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO A LAS SANCIONES POR USO DE LA VÍA PÚBLICA PARA FINES DE ESTACIONAMIENTO”** como requisito para optar al **Grado de Licenciado en Jurisprudencia y Título de Abogado**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

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

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 23 días del mes de marzo de dos mil veintidós, firma el autor.

Firma:.....

Autor: Luis Eduardo Barragán Iñiguez

Cédula Nro.1104738560

Dirección: barrio la Argelia

Correo: luis.barragan@unl.edu.ec

Teléfono celular: 0983911387

**DATOS COMPLEMENTARIOS.**

Director de Tesis: Dra. Jenny Maritza Jaramillo Serrano Mg. Sc

Presidente del Tribunal: Dr. Ernesto Rafael González Pesantes Ph. D

Integrante del Tribunal: Dr. Freddy Ricardo Yamunaqué Vite Ph. D

Integrante del Tribunal: Dr. Ángel Medardo Hoyos Escaleras Mg.Sc.

## **Dedicatoria**

El presente trabajo de investigación se lo dedico a mi madre, mi Pilar, por ser quien desde el primer día ha luchado para hacer de mí un hombre de bien, quien su sacrificio y esfuerzo sobrehumano me motivó a cumplir cada meta propuesta, quien me enseñó que las promesas siempre se cumplen, y quien me cuidó cada día como lo más preciado de su vida.

A mi abuelita Mariana, que siempre sosteniendo mi mano y basada en su experiencia ha velado por mí, por mis sueños, por mi bienestar, por inculcarme valores, por cuidar mi integridad, por escucharme, y haberme ayudado a levantar de cada caída.

A mi tío Carlos Eduardo, por ser una inspiración, por apoyarme en el desarrollo de mis metas y sueños, por velar por mi integridad, por motivarme a ser mejor cada día, por enseñarme a defender mis intereses, por inculcarme perseverancia.

A mi hijo Matías Eduardo, por ser mi soporte, mi motivación principal en cada paso personal y profesional, por ser mi inspiración para continuar enfocándome en lograr un futuro mejor, por su amor sincero e incondicional.

*Luis Eduardo Barragán I.*

## **Agradecimiento**

A Dios por darme sabiduría para guiar mis acciones, que mi capacidad pensamiento y discernimiento me hayan encaminado a superarme de manera personal y profesional, a mi madre por su cuidado y protección, a mi familia por su apoyo cotidiano, a cada una de las personas que hicieron que este esfuerzo sea más aliviado con sus consejos, con su amistad, con su apoyo incondicional.

A mí mismo, por mantenerme enfocado en lograr cumplir mis metas, por no dudar de mis capacidades, por levantarme de cada caída, desempolvarme y continuar.

Quiero dejar constancia del profundo agradecimiento que guardo hacia la Alma Mater Loja, por albergarme en sus aulas y contribuir a mi desarrollo profesional, a aquellos docentes que, si cumplieron su rol, de guiar de tutelar el aprendizaje de los contenidos impartidos en mi rol de estudiante.

A mi directora de tesis Dra. Jenny Maritza Jaramillo Serrano, por velar el correcto desarrollo del presente trabajo investigativo.

*Luis Eduardo Barragán I.*

**Índice**  
Hojas Preliminares

Carátula.....	i
Certificación de tesis .....	ii
Autoría.....	iii
Carta de autorización .....	iv
Dedicatoria .....	v
Agradecimiento .....	vi

**Cuerpo de tesis**

1. Título .....	1
2. Resumen .....	2
2.1 Abstract.....	3
3. Introducción.....	4
4. Marco Teórico.....	5
5. Metodología.....	38
6. Resultados.....	41
7. Discusión .....	58
8. Conclusiones.....	66
9. Recomendaciones.....	68
10. Referencias Bibliográficas .....	74
11. Anexos .....	75

### **Índice de figuras**

Figura 1. Pregunta Nro.1.....	42
Figura 2. Pregunta Nro.2.....	43
Figura 3. Pregunta Nro.3.....	44
Figura 4. Pregunta Nro.4.....	46
Figura 5. Pregunta Nro.5.....	47
Figura 6. Pregunta Nro.6.....	48

### **Índice de tablas**

Tabla 1. Pregunta Nro.1.....	41
Tabla 2. Pregunta Nro.2.....	43
Tabla 3. Pregunta Nro.3.....	44
Tabla 4. Pregunta Nro.4.....	46
Tabla 5. Pregunta Nro.5.....	47
Tabla 6. Pregunta Nro.6.....	48

### **Índice de anexos**

Anexo 1. Formato de Encuesta.....	75
Anexo2. Formato de Entrevista.....	78

## **1. Título**

“Incongruencia normativa del código municipal de vía pública, circulación y transporte del Gad municipal de Loja, con las regulaciones establecidas en el Coip y reglamento a la ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, respecto a las sanciones por uso de la vía pública para fines de estacionamiento”

## 2. Resumen

La Constitución de la República del Ecuador, garantiza el principio de igualdad y proporcionalidad en cuanto a las infracciones y sanciones se refiere, las regulaciones establecidas en el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja, frente al Código Orgánico Integral Penal y la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, generan violación a este principio constitucional, causando de esta manera vulneración a los derechos de los ciudadanos, ante la imposición de un sanción pecuniaria excesiva, del 50 % de un Salario Básico por concepto de estacionar un vehículo en un lugar no permitido.

En este sentido, el presente trabajo de investigación tiene como objetivo evidenciar la existencia de las incongruencias normativas entre las normas mencionadas ut supra, en cuanto a las sanciones establecidas por concepto de estacionamiento de vehículos en lugares no permitidos, evidenciar que existe la vulneración al principio constitucional de igualdad y proporcionalidad y de esta manera evitar que se continúe transgrediendo los derechos de los ciudadanos del cantón Loja, ante la imposición de sanciones pecuniarias excesivas por el mal uso de la vía pública con fines de estacionamiento.

**Palabras claves:** derechos, principio, proporcionalidad, sanción,

## **2.1 Abstract**

The Constitution of the Republic of Ecuador, guarantees the principle of equality and proportionality in terms of infractions and sanctions, the rules established in the Municipal Code of Public Roads, Circulation and Transport of the Municipal GAD of Loja, compared to the Comprehensive Criminal Organic Code and the Land Transport, Traffic and Road Safety Law, generate the violation of this constitutional principle, thus causing the violation of the rights of citizens, before the imposition of an excessive pecuniary sanction, of 50% of a Basic Salary for parking a vehicle in an unauthorized location.

In this sense, the present research work intends to demonstrate the existence of normative inconsistencies between the norms mentioned above, in terms of the sanctions established for the parking of vehicles in places not allowed, to show that there is a violation in a principle of equality and proportionality. and in this way prevent the rights of the citizens of the Loja canton from being violated by the imposition of excessive financial penalties for the misuse of public roads for parking purposes.

**Key words:** rights, principle, proportionality, sanction.

### **3. Introducción**

A lo largo del desarrollo de la convivencia social y la imperativa necesidad de movilización, derivó en la adecuación geográfica y creación de canales de concesión con la finalidad de garantizar la satisfacción de esas necesidades, el derecho a transitar libremente por la vía pública se consagra y a su vez determina las sanciones que se impondrán ante la transgresión de las normas establecidas para el efecto.

La facultad para imponer y ejecutar las sanciones en cuanto a materia de tránsito se refiere se encuentra en la especificidad de la creación de normas para dicha materia, dichas sanciones en estricto respeto a la no vulneración de derechos deben ser proporcionales a la gravedad de la afectación del bien jurídico tutelado.

A lo largo de este trabajo de investigación se expondrá contenido que permitirá esclarecer la conceptualización de las sanciones en cuanto al cometimiento de una infracción de tránsito desde la perspectiva penal y administrativa, se desarrolla contenido Doctrinario en cuanto al uso de la vía pública, la facultad que mantienen los entes de control para ejecutar sus actividades de acuerdo a sus competencias, la existencia de sanciones desproporcionales establecidas en el CÓDIGO MUNICIPAL DE VÍA PÚBLICA, CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE DEL GAD MUNICIPAL DE LOJA en relación a las establecidas en el CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL y la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

#### 4. Marco teórico

##### 4.1 Infracción de Tránsito

Guillermo Cabanellas de las Cuevas, en su Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, define infracción, como:

*“Transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado... Toda persona es responsable de las infracciones que cometa; y por tanto en las penas respectivamente señaladas o en la obligación de resarcir los daños y perjuicios así ocasionados.”* (Cabanellas de las Cuevas, 2007, pág. 515)

El tratadista en mención realiza una definición que se enfoca en la violación de las normas jurídicas, esto es que las personas actúan con pleno conocimiento de causa, es decir, son conocedores de las regulaciones y que éstas a su vez establecen prohibiciones que el no acatamiento de las mismas, acarrearán una infracción, infracciones que como consecuencia conllevan a sanciones de las cuales las personas que lo cometen deben asumir con responsabilidad.

El autor Gallegos, define la infracción de tránsito, como *“Son acciones u omisiones, que pudiendo ser previstas, pero no queridas por el agente, se verifican por la negligencia, imprudencia, impericia, etc.”* (Gallegos, 2010, pág. 18)

La infracción de tránsito en este sentido, es aquel cometimiento que generalmente se tiene conocimiento de lo que se debe y lo que no se debe hacer, sin embargo, de esto no suelen ser cometidas con pleno deseo ni son premeditadas, ocurren de forma inesperada, ya sea por negligencia, imprudencia, impericia, tal como lo menciona el autor, infracciones que, siendo prácticamente incumplimiento a la ley, generan consecuencias, que son sancionadas por la ley.

## 4.2 Sanciones

Guillermo Cabanellas, conceptualiza el término sanción, como:

*“Este vocablo afecta:*

...

*Al Derecho Penal, porque para él, y dejando aparte el debatido tema puramente teórico de la existencia de sanciones premiales, la sanción es la pena o castigo que la ley prevé para su aplicación a quienes incurran o hayan incurrido en una infracción punible.”* (Cabanellas de las Cuevas, 2007, págs. 898, 899)

La sanción como tal es aquella forma de hacer cumplir lo que se encuentra regulado en la ley, como lo menciona el autor, es un castigo ante las acciones de las personas, acciones o prohibiciones reguladas por la ley.

Es importante, conceptualizar la sanción administrativa, y Guillermo Cabanellas, la define como:

*“La medida penal que impone el Poder Ejecutivo o alguna de las autoridades de este orden, por infracción de disposiciones imperativas o abstención ante deberes positivos. Por lo general se reduce a multas, cuantiosas en ocasiones...”*  
(Cabanellas de las Cuevas, 2007, pág. 899)

En este sentido, cabe destacar que la imposición de multas cuantiosas, se aplican bajo una normativa, donde se establecen los diferentes tipos de infracciones, es así que, ante el incumplimiento de las mismas, la autoridad competente está en la obligación de hacer cumplir la ley. Las personas tienen la obligación de cumplir los derechos positivos, y las sanciones se establecen de una u otra forma para quienes infringen las normas legales.

El autor Raúl Letelier, en su Artículo, se refiere a las sanciones administrativas y penales, ampliando el concepto, en el sentido de que:

*“...aun cuando las sanciones administrativas y las penas difieran en algunos aspectos, ambas forman parte de una misma actividad sancionadora del Estado y han de estar, en consecuencia, “con matices”, sujetas al mismo estatuto constitucional que las limita en defensa de la igual protección de la ley en el ejercicio de los derechos...”* (Letelier Wartenberg, 2017)

Tanto las sanciones administrativas como penales, tienen su enfoque en la actividad sancionadora, tal como lo establece el autor, debido a que son consecuencia de posibles infracciones de orden legal, que si bien es cierto pueden estar dimensionadas en diferentes ámbitos, que rigen en el mismo sentido, ante el cometimiento de una infracción, las sanciones sean administrativas o penales, tiene como objetivo resarcir de cierta forma el daño ocasionado, y que de esta forma se dé el respeto a la ley como se debe, es por esto que se centra el autor en que las sanciones actúan como defensa de la protección de la ley en el ejercicio de los derechos.

Conceptualmente la principal diferencia entre las sanciones administrativas y penales es referida ante la privación de ciertos derechos, de tal manera que las infracciones de carácter administrativo se encuentra vetadas de imponer alguna medida privativa de libertad, dicha facultad solamente se encuentra contemplada en aquellas infracciones de carácter penal, esta diferenciación radica en los bienes jurídicos tutelados por cada materia, la potestad punitiva de las primeras, se exterioriza a buscar el cumplimiento y corrección de actitudes que violenten las normas existentes, por otro lado las sanciones penales de acuerdo a la gravedad de la infracción por la cual sea impuesta, mantiene el tinte de prevención y protección ante los bienes jurídicos vulnerados.

### 4.3 Pena

Para el tratadista Franz Von Liszt hace referencia a la pena como:

*“el mal que el juez penal inflige al delincuente a causa del delito, para expresar la reprobación social con respecto al acto y al autor”.* (Reynoso Dávila R. 1996, p.7)

### 4.4 Sanción Pecuniaria

*Para Reynoso Dávila, las sanciones pecuniarias no son más que aquellas que:*

...

*“consisten en la disminución del patrimonio del sentenciado y comprenden: a) La multa, en virtud del pago de una suma de dinero en beneficio del Estado. b) La reparación del daño, en virtud del pago de una suma de dinero en beneficio: 1.- Del ofendido; 2.- En caso de fallecimiento de éste, del cónyuge supérstite o el concubinario o concubina y los hijos menores de edad; y 3.- a falta de estos, los demás descendientes y ascendientes que dependieran económicamente del ofendido al momento del fallecimiento.* (Reynoso Dávila R. 1996, p.186,187)

*Para Villalobos Ignacio, la penal pecuniaria:*

...

*“es la única que tiene como carácter indiscutiblemente intimidatorio y ejemplar y que no puede ser considerada como medio de readaptación, salvo el efecto general, educativo, que tiene solo el reproche penal, ni mucho menos como medio de eliminación”* (Reynoso Dávila R. 1996, p.189)

Ante lo expuesto up supra, las sanciones pecuniarias ante la violación a normas de carácter administrativo, tienen como finalidad la afectación directa al patrimonio de

aquel a quien se le acusa del cometimiento de dicha falta, estas sanciones de carácter personal buscan la reparación inmediata del bien jurídico vulnerado, en el caso que nos ocupa, tanto la sanción administrativa impuesta en el Art. 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte Terrestre del Gad Municipal de Loja (50% SBU) así como la impuesta en el Art. 395 del COIP (10% SBU) mantienen el objetivo de resarcir la falta cometida, afectando directamente al patrimonio económico del presunto infractor.

#### **4.5 Principio de proporcionalidad**

El autor Carlos Bernal, conceptualiza el Principio de Proporcionalidad, partiendo de la función que cumple, como un derecho fundamental:

*“El Principio de Proporcionalidad cumple la función de estructurar el procedimiento interpretativo para la determinación del contenido de los derechos fundamentales que resulta vinculante para el Legislador y para la fundamentación de dicho contenido en las decisiones de control de constitucionalidad de las leyes. De este modo, este principio opera como un criterio metodológico, mediante el cual se pretende establecer qué deberes jurídicos imponen al Legislador las disposiciones de los derechos fundamentales tipificadas en la Constitución.”* (Bernal Pulido, 2007, pág. 81)

Como lo indica el autor, este principio sirve como base para la interpretación de los derechos fundamentales, a que haya igualdad en la normativa, y no como en el presente caso, la incongruencia y falta de proporcionalidad en la aplicación de sanciones, entonces el legislador debe realizar un enfoque en la aplicación de la norma. Este principio es

importante, ya que sirve como base cuando existe colisión de normas, en este sentido, se hace una valoración para la aplicación de la misma.

#### **4.6 Jerarquía normativa**

De acuerdo con el autor, la jerarquía normativa se entiende como:

*“La organización normativa que tiene un Estado, basada en la prevalencia jerárquica de las normas de rangos superiores sobre las inferiores y todas las que conforman el ordenamiento jurídico. De esta manera divide a las normas en distintos rangos normativos, delimitando la fuerza normativa de cada una de ellas, en la que su poder normativo se reduce a medida de su ubicación respecto de las superiores.” (Pfersmann, 2001)*

La jerarquía normativa es entonces un medio que busca la tranquilidad normativa cuando se presentan problemas jurídicos, especialmente cuando nos encontramos frente a dos normas que regulan un mismo acto, esto es que todas las normas que conforman el ordenamiento jurídico, están reguladas con un rango superior e inferior, lo que quiere decir que las normas inferiores jamás estarán por encima de las superiores, en este caso de deberá aplicar la de mayor jerarquía, esto con el objeto de mantener el orden jerárquico al momento de aplicar una norma.

De igual manera, el principio de jerarquía normativa es definido como el:

*“...deber de obediencia 11” de la norma inferior a la norma superior, mediante una interrelación jerárquica entre normas. Esta definición se refiere la armonía entre las normas que componen a un ordenamiento jurídico, a través de una interrelación de manera*

*uniforme y autónoma, con lo que las normas inferiores no tengan disposiciones distintas a las que una norma superior establezca, o a su vez que traten materias que leyes de grado superior expresamente tengan la capacidad legal para hacerlo.”* (Espín, 2010, pág. 58)

Generalmente la aplicabilidad de las normas jurídicas respetando el rango o la jerarquía que existe entre ellas, permite de cierta forma mantener la armonía del ordenamiento jurídico, hecho este que se presenta en el actual problema jurídico que se desarrolla, que existen normas incompatibles, y no solo obviando la jerarquía, sino también la doble aplicabilidad que se hace, estableciendo dos veces la misma infracción que conlleva a dos sanciones, vulnerando los derechos de las personas, principalmente a que no se toma en cuenta la norma que prevalece para la aplicabilidad de la misma. La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 425 inciso tercero, prescribe que *“En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior”*, norma que se ha visto violentada en los hechos que han generado la presente investigación, provocando una latente vulneración a la seguridad jurídica y los derechos constitucionales de los ciudadanos que han sido sancionados por las infracciones administrativas dispuestas en el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte Terrestre del Gad Municipal de Loja.

#### **4.7 Prohibición de doble juzgamiento**

Cabanellas, conceptualiza la prohibición de doble juzgamiento, tomando el término non bis in ídem, así:

*“Guillermo Cabanellas, define non bis in ídem como un aforismo latino que significa no dos veces sobre lo mismo.”* (Cabanellas, 1992, pág. 175)

La principal finalidad de esta terminología, se basa en que no se podrá sancionar dos veces a una persona por un mismo hecho, esto es que el sujeto que ha sido sancionado por determinada causa, no puede ser sancionado nuevamente por lo mismo, que es lo que sucede en el caso de la imposición de multas pecuniarias, ya que se tipifica la misma infracción en dos normativas.

La autora Adriana Barrena, citando a Rafael Márquez, señala el concepto de este término, especificando:

*“Para Rafael Márquez Piñero, con la citada expresión se quiere indicar que una persona no puede ser juzgada dos veces por los mismos hechos que se consideran delictuosos, a fin de evitar que quede pendiente una amenaza permanente sobre el que ha sido sometido a un proceso penal anterior.”* (Barrena Alcaraz, 1994, pág. 2988)

Ante un hecho delictivo por el que determinada persona ya fue condenada, no se lo puede volver a juzgar por el mismo hecho, cabe recalcar que aplica cuando se trata de las mismas personas y de los mismos hechos, es importante recordar que ésta terminología está tipificada en la Constitución de la República del Ecuador, como un principio, esto es que es una garantía constitucional, garantía a que se cumpla con el debido proceso, dada las circunstancias en la problemática que nos ocupa, se aplica diferentes sanciones, a la misma persona, tomando en cuenta que se trata de los mismos hechos, la misma infracción.

*“De León Villalba, califica el “non bis in idem”, o también llamado “ne bis in idem”, como un criterio de interpretación o solución a constante conflicto entre la idea de seguridad*

*jurídica y la búsqueda de justicia material, que tiene su expresión en un criterio de la lógica, de que lo ya cumplido no debe volverse a cumplir. Esta finalidad, continúa diciendo el referido autor, se traduce en un impedimento procesal que negaba la posibilidad de interponer una nueva acción, y la apertura de un segundo proceso con un mismo objeto.”*

(De León Villalba, págs. 388, 389)

Este criterio, o esta interpretación a la que se refiere el autor en mención, se basa en que existe un conflicto al momento de aplicar la seguridad jurídica y así mismo la búsqueda de justicia, ya que claramente en el problema de la investigación se vulnera el derecho a la seguridad jurídica, ya que no se sigue el debido proceso, no se respeta este principio de no juzgar a un persona por el mismo hecho; se enfoca en buscar la justicia, al momento se refiere a la interpretación que se le debe dar a la norma, en este caso, se debe tomar en cuenta la aplicación de la sanción de la infracción cometida, tomando en cuenta la jerarquía de la norma. En cuanto a la responsabilidad, cabe analizar que cuando existe el consentimiento de una infracción administrativa, esta no causa perjuicio sobre las acciones penales o sanciones de carácter penal que puedan ser interpuestas a posteriori del juzgamiento de un hecho en el cual se ha demostrado la vulneración de un bien jurídico tutelado.

#### **4.8 Seguridad jurídica**

Cabanellas, conceptualiza la prohibición de doble juzgamiento, tomando el término non bis in ídem, así:

*“Guillermo Cabanellas, define non bis in ídem como un aforismo latino que significa no dos veces sobre lo mismo.”* (Cabanellas, 1992, pág. 175)

La principal finalidad de esta terminología, se basa en que no se podrá sancionar dos veces a una persona por un mismo hecho, esto es que el sujeto que ha sido

sancionado por determinada causa, no puede ser sancionado nuevamente por lo mismo, que es lo que sucede en el caso de la imposición de multas pecuniarias, ya que se tipifica la misma infracción en dos normativas.

La autora Adriana Barrena, citando a Rafael Márquez, señala el concepto de este término, especificando:

*“Para Rafael Márquez Piñero, con la citada expresión se quiere indicar que una persona no puede ser juzgada dos veces por los mismos hechos que se consideran delictuosos, a fin de evitar que quede pendiente una amenaza permanente sobre el que ha sido sometido a un proceso penal anterior.”* (Barrena Alcaraz, 1994, pág. 2988)

Ante un hecho delictivo por el que determinada persona ya fue condenada, no se lo puede volver a juzgar por el mismo hecho, cabe recalcar que aplica cuando se trata de las mismas personas y de los mismos hechos, es importante recordar que ésta terminología está tipificada en la Constitución de la República del Ecuador, como un principio, esto es que es una garantía constitucional, garantía a que se cumpla con el debido proceso, dada las circunstancias en la problemática que nos ocupa, se aplica diferentes sanciones, a la misma persona, tomando en cuenta que se trata de los mismas hechos, la misma infracción.

*“De León Villalba, califica el “non bis in idem”, o también llamado “ne bis in idem”, como un criterio de interpretación o solución a constante conflicto entre la idea de seguridad jurídica y la búsqueda de justicia material, que tiene su expresión en un criterio de la lógica, de que lo ya cumplido no debe volverse a cumplir. Esta*

*finalidad, continúa diciendo el referido autor, se traduce en un impedimento procesal que negaba la posibilidad de interponer una nueva acción, y la apertura de un segundo proceso con un mismo objeto.” (De León Villalba, págs. 388, 389)*

Este criterio, o esta interpretación a la que se refiere el autor en mención, se basa en que existe un conflicto al momento de aplicar la seguridad jurídica y así mismo la búsqueda de justicia, ya que claramente en el problema de la investigación se vulnera el derecho a la seguridad jurídica, ya que no se sigue el debido proceso, no se respeta este principio de no juzgar a un persona por el mismo hecho; se enfoca en buscar la justicia, al momento se refiere a la interpretación que se le debe dar a la norma, en este caso, se debe tomar en cuenta la aplicación de la sanción de la infracción cometida, tomando en cuenta la jerarquía de la norma. En cuanto a la responsabilidad, cabe analizar que cuando existe el consentimiento de una infracción administrativa, esta no causa perjuicio sobre las acciones penales o sanciones de carácter penal que puedan ser interpuestas a posteriori del juzgamiento de un hecho en el cual se ha demostrado la vulneración de un bien jurídico tutelado.

#### **4.9 Vía pública**

La necesidad imperativa de la comunicación y el desplazamiento de los seres humanos, así como del transporte de productos y servicios derivados de procesos de producción como del desarrollo sustentable de las poblaciones, obligó a la creación de canales conectores entre poblaciones, es así que debemos remontarnos a aquellos orígenes principales de lo que actualmente conocemos como vía pública:

*“Entre los primeros constructores de carreteras se encuentran los mesopotámicos, hacia el año 3500 a.C. La Carretera Real Persa es considerada la carretera más antigua de*

*larga distancia, que estuvo en explotación desde el año 3.500 a.C. hasta el 300 a.C. El recorrido del Camino Real Persa ha podido ser reconstruido a partir de los escritos de HERÓDOTO (450 A.C.), historiador griego del siglo V a.C., la investigación arqueológica y otras fuentes históricas”.*

...

*“Los chinos, construyeron la Ruta de la Seda (la más larga del mundo) durante 2.000 años, y desarrollaron un sistema de carreteras en torno al siglo XI”*

...

*Los Incas de Sudamérica, que desconocían la rueda, construyeron una avanzada red de caminos que iban desde Quito (Ecuador) al sur de Cuzco (Perú).*

...

*Los escritos de HERÓDOTO (450 A.C.), mencionan las vías construidas en Egipto para transportar los materiales con los que construyeron las pirámides y otras estructuras monumentales levantadas por los faraones. (ZORIO, V. (1987). Breve historia de las carreteras). Revista Obras Públicas, p.134*

Las vías de acceso público mantienen la característica intrínseca y legal de que son utilizadas por las personas en general, con la finalidad de satisfacer las necesidades de movilidad de las mismas, dicha movilidad se encuentra sujeta a normas internacionales, y locales, de acuerdo a la normativa vigente, en el Estado Ecuatoriano, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad, es la encargada de regular el comportamiento de los actores viales que participan en la movilidad, su alcance y ámbito de aplicación conmina a un comportamiento idóneo de cada uno de sus participantes, así como el establecimiento de reglas que obliguen al correcto uso de la vía pública, en el caso que nos atañe la especificidad de la ley (LOOTTSV) y su reglamento establece la responsabilidad que mantienen los conductores de guiar sus vehículos por los lugares destinados para el efecto y que en caso de su incumplimiento se sujetan a una sanción pecuniaria establecida en el Código Orgánico Integral Penal, de ahí que el Código Municipal de

Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja, establece una sanción pecuniaria desproporcional a la ya establecida por el COIP, atentando contra los derechos de los presuntos infractores.

#### **4.10 Non bis in idem**

*La CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS sobre el principio non bis in idem, señala:*

*“Este principio busca proteger los derechos de los individuos que han sido procesados por determinados hechos para que no vuelvan a ser enjuiciados por los mismos hechos. A diferencia de la fórmula utilizada por otros instrumentos internacionales de protección de derechos humanos (por ejemplo, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de las Naciones Unidas, artículo 14.7, que se refiere al mismo "delito"), la Convención Americana utiliza la expresión "los mismos hechos", que es un término más amplio en beneficio de la víctima.”*

En la sentencia Nro. 140-16-SEP-CC emitida por la CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR se señala:

*“El non bis in idem es un principio constitucional que garantiza que nadie sea juzgado más de una ocasión por los mismos hechos y actos, de ahí que este aforismo latino en el contexto penal implica el no ser juzgado dos veces por la misma causa, evidenciando seguridad y certeza jurídica para el presunto infractor”*

*centrándonos en la naturaleza del non bis in ídem y atendiendo a la disposición del texto constitucional, este principio para ser invocado como una garantía del debido proceso,*

*precisa (únicamente) que exista una resolución proveniente de una causa iniciada ex ante, a un proceso en el cual confluyan cuatro presupuestos que deriven en la prohibición de doble juzgamiento contenida en el principio cuestión, a saber: eadem personae, identidad de sujeto, eadem res, identidad de hecho, eadem causa petendi, identidad de motivo de persecución, y finalmente, al tenor de nuestra Norma Suprema, identidad de materia...*

Doctrinariamente el Código de Hammurabi sobre el principio non bis in idem señala:

*“Ley 5*

*...*

*«Si un juez ha juzgado una causa, pronunciado sentencia y depositado el instrumento sellado, si, a continuación, cambia su decisión, se le probará que el juez cambió la sentencia que había dictado y pagará hasta doce veces la cuantía de lo que motivó la causa. Además, públicamente, se le hará levantar de su asiento de justicia y no volverá más. Nunca más podrá sentarse con los jueces en un proceso»”*

Para el tratadista García Albero según el principio non bis in idem:

*“nadie puede ser juzgado ni castigado dos veces por el mismo hecho”, y cuya traducción literal es “no dos veces lo mismo” Sin embargo, tal definición no agota el alcance del principio, puesto que se deja sin especificar el contenido del supuesto de hecho –idem– y la consecuencia que se pretende evitar –bis–” (García Albero, 1995, p. 23)*

Es esencial comprender las variantes del principio non bis in ídem, ante esto, Rosario DE VICENTE MARTÍNEZ señala desde la perspectiva material que:

*...*

*“El principio ne bis in idem desde la perspectiva material rechaza, en primer lugar, que un mismo hecho pueda dar lugar a más de una pena, problema que se resuelve con la aplicación del concurso de leyes; en segundo lugar, rechaza que un mismo hecho pueda dar lugar a la aplicación de una agravante ya tenida en consideración en el tipo básico del delito [...], y, tercero, rechaza que un mismo hecho pueda dar lugar a una sanción penal acompañada de una sanción administrativa”. (El principio de legalidad penal, op. cit., pág. 78)*

Sobre el non bis in idem desde la perspectiva procesal garantiza que no exista:

*“duplicidad de procedimientos sancionadores (penal y penal, penal y administrativo, o administrativo y administrativo)” (José GARBERÍ LLOBREGAT: La vertiente formal de la prohibición de bis in idem y sus (discutibles) límites, Diario La Ley, n.º 6766, 30 de julio de 2007, pág. 1)*

El principio ut supra mantiene sus orígenes en el Derecho romano, nos advierte que ante la existencia de un hecho ilícito y la sanción que se derive del cometimiento de este, la potestad punitiva del Estado y las organizaciones competentes para el juzgamiento e imposición de dichas sanciones, deberán en primer lugar ser comunicadas, con la finalidad de garantizar que no exista una vulneración parcial o total de los derechos de a quien se le adjudica la responsabilidad del ilícito, es menester indicar que el sentido de este principio desde sus inicios mantiene un tinte protector, para que dicho principio sea constituido se debe mantener cuatro presupuestos, en primer lugar la identidad del sujeto, entendido como aquel a quien se pretende juzgar o imponer una sanción; la identidad del hecho entendida como la acción que deriva la responsabilidad del sujeto procesado, la normativa transgredida; la identidad de motivo de persecución haciendo referencia a que la afectación ante el cometimiento de una falta sea directamente relacionada a un mismo bien protegido, y como cuarto presupuesto; la identidad de materia en relación a la norma transgredida existente en el ordenamiento jurídico vigente.

En el caso que nos ocupa y bajo la distinción doctrinaria del principio non bis in idem, específicamente bajo la perspectiva procesal de este principio, nos encontramos ante una duplicidad de procedimientos sancionadores, es decir tanto penal como administrativo, lo que desemboca en una evidente vulneración a la seguridad jurídica y por ende a los derechos de los presuntos contraventores, la existencia clara de la desproporcionalidad en la sanción entre una infracción penal sancionada con una pena pecuniaria de un porcentaje menor al impuesto por el cometimiento de una infracción administrativa, resulta incongruente.

#### **4.11 Sanciones penales**

Josep M. Tamarit Sumalla en su artículo jurídico Sanciones penales y ejecución penal señala que la sanción penal:

...

*“La sanción penal es un elemento central del sistema penal, donde este encuentra su expresión más palpable. Consiste en una respuesta de carácter aflictivo impuesta por el Estado a un individuo como medio de lucha contra el delito.”*

En cuanto a la proporcionalidad de la pena, Tamarit recoge el concepto de ZAFFARONI, E.R. quien señala:

*“los padres del liberalismo político y penal, al emprender la tarea de limitar la pena, humanizarla y de rodeándolas de garantías, jamás hubieran imaginado que sus argumentos limitadores pudieran pervertir hasta que, en el lugar de suprimir las penas crueles y atroces, se manipulen para no considerarlas como penas y en los casos, que se impongan y ejecuten no se las tenga en cuenta y además de ésta, se les impongan penas no*

*crueles. (ZAFFARONI, E.R. Manual de Derecho Penal. Parte General. Cuarta Edición. Ediar. Editora. Comercial Industrial y Financiera. Buenos Aires (Argentina), 1985.)”*

Ante el cometimiento de un ilícito, agravio o falta, a lo largo de la historia de la humanidad se ha buscado un castigo que prevea dos vertientes por un lado, el castigo directo ante la conducta o el hecho que constituye una falta, y en segundo lugar el carácter preventivo que tiene el castigo, es decir, que ante el conocimiento de la imposición de un castigo o pena, las personas no cometen actos ilícitos, en las infracciones de tránsito si bien es cierto su naturaleza es de carácter culposa, existe una correcta información por parte del Estado al instruir a los actores viales sobre las actitudes negligentes o imprudentes que se pueden cometer al ser responsable de la conducción de un vehículo, en el caso que nos ocupa la sanción penal ante el cometimiento de una contravención de tránsito, se encuentra plasmada en el Código Orgánico Integral Penal, y se considera directamente proporcional a la gravedad del bien jurídico violentado.

#### **4.12 Sanciones administrativas**

Jorge Bermúdez Soto (1998) en su artículo jurídico sobre elementos para definir las sanciones administrativas, recoge la definición de sanción administrativa expuesta por Carretero Sánchez, quien señala que la sanción administrativa:

*“Puede definirse como un mal jurídico que la Administración inflige a un administrado, responsable de una conducta antecedente. Son penas en sentido técnico impuestas por la Administración, utilizando sus prerrogativas, y, por ello, por medio de actos administrativos ejecutivos, de modo que la realización de las*

*sanciones es normal en todos os actos administrativos". (CARRETERO SANCHEZ A, Derecho Administrativo Sancionador, Editoriales de Derecho Reunidas, 2 Edición, Madrid 1995, p. 172)"*

Para que una sanción administrativa sea impuesta al presunto responsable de la misma, está debe estar estrictamente ligada a una infracción administrativa, es decir que ante la inexistencia de la infracción resultaría improcedente la imposición de una sanción, este razonamiento va directamente encaminado al principio de vinculación de las infracciones administrativas.

Para que exista sanción administrativa, la sanción debe encontrarse tipificada en el ordenamiento jurídico, ante esto Jorge Bermúdez Soto (1998) señala que:

*... "si el concepto de infracción administrativa supone que se trate de una vulneración al Ordenamiento Jurídico, que había sido previamente tipificada como infracción. Ahora en el caso de las sanciones, veremos que estas también deben venir establecidas como tales por el ordenamiento..." (p.325)*

Ante la existencia, desarrollo e imposición de sanciones administrativas se debe cumplir con los dos elementos materiales antes señalados, es decir, que, en primer lugar, la infracción administrativa exista, se encuentre tipificada en el ordenamiento jurídico al cual se vulnera con el cometimiento de la misma, y, en segundo lugar, que la sanción impuesta ante tal acción vulneradora de igual manera se encuentre tipificada y sea estrictamente proporcional.

En el caso que nos atiene, la infracción administrativa constante en el Artículo 37 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja en lo que corresponde a la prohibición de estacionamiento, y a su vez la sanción administrativa impuesta para dicho acción no son proporcionales, al tratarse realmente

de una contravención de tránsito, y al existir especificidad en la materia por parte de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento, se debe considerar que en materia penal se cumplen los presupuestos y principios formales que ya sancionan la conducta omisiva de las personas que incumplen dichas normas.

#### **4.13 Constitución de la República del Ecuador**

##### **4.13.1 Derecho a la igualdad formal y material.**

*“Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:*

...

*4. Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación.”*

La igualdad formal, como norma constitucional, exige la igualdad ante las leyes, y por ende su aplicación, es así que de acuerdo con este artículo se debe reconocer y garantizar a las personas la protección de forma igualitaria, al haber dos normativas que establecen la misma infracción y que acarrearán sanciones, se debería aplicar el debido proceso para la aplicación de la norma que prevalece tomando en consideración la jerarquía del ordenamiento jurídico.

##### **4.13.2 Derecho al debido proceso en el que se incluyen la garantía de proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales, administrativas o de cualquier naturaleza**

*“Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:*

...

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

La violación al debido proceso, incurre cuando han existido perjuicios en la aplicación de las garantías constitucionales, esto es cuando no hay una debida aplicación de normas, se está menoscabando los derechos constitucionales de las personas, en el caso del numeral 6, establece que en cuanto a las infracciones y sanciones, deberá existir proporcionalidad para su aplicación, y es lo que genera una gran problemática al estar tipificada una misma infracción en dos normativas que establecen su respectiva sanción, sanciones que generan una incongruencia normativa y general conflictos ya que causan perjuicio en las personas.

#### **4.13.3 Derecho a la seguridad jurídica**

*“Art. 82.- El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.”*

La Carta Magna hace hincapié en la existencia de normas que regulan el comportamiento social, dentro de un estado de derechos y justicia, la aplicación de cada uno de los preceptos legales, deben asegurar, garantizar y prever el cumplimiento de estos, así como establecer las diferentes consecuencias legales a las cuales se encuentran sujetos aquellos quienes los contravienen, preceptos jurídicos que buscan mantener un convivencia social idónea y que son aplicados de manera coercitiva en cuanto a la potestad estatal se refiere, por parte de las autoridades destinadas para garantizar su correcto cumplimiento.

En el presente caso, es necesario analizar que ante la existencia de normativa específica que regula y sanciona las contravenciones de tránsito en cuanto al uso de espacios

restringidos para el estacionamiento de vehículos automotores, toda norma secundaria a la ya descrita debe ser concordante y proporcional a la misma.

#### **4.13.4 Supremacía de la Constitución**

*“Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.”*

*“Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.*

*En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.*

*La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.”*

La Constitución de la República del Ecuador, se encuentra en la cúspide del ordenamiento jurídico, por lo tanto para cualquier aplicación de las normativas, se debe tomar en cuenta el orden jerárquico, así mismo las sanciones, esto nos lleva

al principio de proporcionalidad que de cierta forma figura en el artículo en mención, ya que permite que las normas regulen las actividades en sociedad y la aplicación de las mismas, en el caso que nos ocupa, se genera una desproporcionalidad y al mismo tiempo un doble juzgamiento, cuando se aplica una misma sanción dos veces. Así mismo el art. 425 ibidem, establece que las normas y actos del poder público deben establecerse conforme las normas constitucionales, caso contrario carecerán de eficacia jurídica, esto es que al no existir aplicación de sanciones tomando en cuenta la jerarquía de las normas, este tipo de aplicación carece de eficacia jurídica.

#### **4.13.5 De las facultades legislativas de los Gads, según la constitución de la república del ecuador**

*“Art. 240.- Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias.*

*Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.”*

#### **4.13.6 Las competencias de los Gads, según el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización**

*Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. -*

*El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:*

*A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.*

*La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.*

*Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.*

*Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.*

#### **4.13.7 Las competencias del concejo municipal según el COOTAD**

*Sección 2ª.*

*DEL CONCEJO MUNICIPAL*

*...*

*Art. 57.- Atribuciones del concejo municipal. - Al concejo municipal le corresponde:*

- a) *El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;*
  
- b) *Regular, mediante ordenanza, la aplicación de tributos previstos en la ley a su favor;*
  
- c) *Crear, modificar, exonerar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute;*

En base a lo dispuesto por la CRE, los Gads mantienen facultades legislativas, esto se ve reflejado en la expedición de cuerpos normativos que rigen la convivencia armónica de los ciudadanos, así como de normas que exigen el buen comportamiento y la responsabilidad del cumplimiento o incumplimiento de cada uno de sus participantes, en el caso que nos atiene, el Gad Municipal de Loja, en uso de sus facultades legales y sus atribuciones, ha expedido el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja, en el cual se encuentran sostenidas normas y preceptos generales del comportamiento de los ciudadanos en cuanto a la normativa de circulación y buen uso de la vía se refiere, además de contener las sanciones respectivas para cada una de las infracciones administrativas detalladas en dicho código, sin embargo al analizar la normativa vigente, de igual manera el GAD ha adquirido las competencias de la regulación y control de tránsito en el cantón, motivo por el cual surge la creación de la UNIDAD DE CONTROL OPERATIVA DE TRÁNSITO en el año 2013, de la cual se deriva el proceso de formación de agentes civiles de tránsito, operativos en el cantón, quienes de acuerdo a lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son servidores públicos especializados en la materia, encargados de regular, controlar, dirigir el tránsito en sus diferentes modalidades, los agentes civiles de tránsito pertenecientes al GAD MUNICIPAL DE LOJA, y velados por su competencia, emiten boletas de citación por

contravenciones de tránsito, de acuerdo al COIP, mientras que quienes se encargan de emitir las boletas por infracciones administrativas de tránsito son los inspectores de la COMISARÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO, existiendo así dos entes encargados del control de tránsito, y siendo juzgado el presunto contraventor con dos sanciones no proporcionales, es decir que los valores pecuniarios interpuestos ante el cometimiento de la contravención de tránsito, en relación a la infracción administrativa no mantienen proporcionalidad, las facultades de emisión de las sanciones por parte de estas dos entidades si bien es cierto provienen de una misma competencia general, es decir la descentralización del Municipio de Loja, los Agentes Civiles de Tránsito de la ciudad de Loja, proceden a emitir las boletas de citación que para tal efecto son señaladas, el procedimiento de notificación de dichas contravenciones se encuentra establecido en el Reglamento a la ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en donde se detalla de manera específica la manera en la que se debe proceder a realizar la notificación de contravenciones de tránsito, en el caso que nos ocupa, el agente civil de tránsito ante la verificación del cometimiento de una contravención de tránsito de sexta clase, específicamente el estacionar un vehículo sobre la acera, proceden a emitir la boleta de citación que puede ser de carácter personal, o a su vez ante la inexistencia del presunto contraventor, se procede a la emisión de una boleta de citación adhesiva, que mantiene de acuerdo a la normativa la misma validez de notificación y los requisitos necesarios para hacer efectiva dicha boleta.

#### **4.14 Código Orgánico Integral Penal**

*“Art. 391.- Art. 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase. - Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general:*

...

*5. La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo*

*obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicular*

En este caso se incurre en una desproporcionalidad en la imposición de sanciones, ya que existe una incongruencia normativa respecto de las regulaciones establecidas en el presente artículo y el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, frente al Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja, tomando en consideración que la presente siendo ley orgánica prevalece sobre cualquier acto del poder público, en este caso el Código Municipal, especialmente porque están regulando una misma sanción respecto a las infracciones por uso de la vía pública para fines de estacionamiento, siendo así que la normativa municipal impone una sanción del 50% SBU, mientras que el COIP, la detalla como una contravención de sexta clase, e impone una sanción del 10% SBU, consecuentemente carece de eficacia jurídica y existe violación al principio constitucional de igualdad y a su vez de proporcionalidad.

#### **4.14.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

*“Art. 179.- Notificación de contravenciones. - En las contravenciones, los servidores encargados del control de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor, el número de placas del vehículo.*

...

*Cuando se trate de una contravención por mal estacionamiento, y no se pueda ubicar a su conductor, se procederá a colocar en alguna parte visible de su vehículo el adhesivo correspondiente; en este caso el obligado al pago será el propietario del vehículo y no*

*podrá matricularlo si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos respectivos o ha suscrito el correspondiente convenio de pago ante la Autoridad competente.”*

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, prevé el procedimiento de notificación a seguirse, una vez que se ha evidenciado el cometimiento de una contravención de tránsito por concepto de mal estacionamiento, en el presente caso de análisis, este procedimiento específico garantiza el cumplimiento del debido proceso en la notificación del individuo que cometió dicha contravención, previniendo la vulneración de sus derechos.

#### **4.14.2 Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

*Art. 271.- Los conductores guiarán sus vehículos con la mayor precaución y prudencia posible, respetando las órdenes y señales manuales del agente de tránsito y en general toda señalización colocada en la vía pública.*

La norma *Ut supra* hace referencia al comportamiento de los actores viales que tienen bajo su responsabilidad la conducción de un vehículo automotor, más allá del respeto a las normas de convivencia social intrínsecas en el ser humano, denota la obligatoriedad del cumplimiento estricto de las condiciones idóneas para una correcta movilidad, siendo así que de manera puntual señala que se deberá respetar toda aquella señalización colocada en la vía pública, en el presente caso, la existencia de señales reglamentarias que indican la prohibición o delimitación de las zonas restringidas para el estacionamiento de vehículos automotores.

*“Art. 179.- Está prohibido a los conductores estacionar su vehículo:*

*2. Sobre las aceras y rampas destinadas a la circulación de peatones; ...”*

#### **4.14.3 Código Municipal de vía pública, circulación y transporte del Gad municipal de Loja.**

*“Art. 37.- Se prohíbe terminantemente el estacionamiento de vehículos livianos, pesados y extrapesados en aceras, parterres y áreas verdes.*

*“Art. 38.- Todo propietario de vehículo que infrinja lo previsto en el artículo anterior, pagará una multa equivalente al 50% de una remuneración básica unificada.*

El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 179.2, regula la prohibición de estacionamiento sobre las aceras y rampas destinadas a la circulación de peatones, lo que como consecuencia acarrea una sanción con multa del diez por ciento de un salario básico, regulada en el Art 391.5 del COIP; y, el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja, en Art. 37 establece la prohibición del estacionamiento sobre aceras; y, a su vez en el Art. 38, se regula la multa equivalente al 50% de una remuneración básica unificada; por lo tanto el Problema de la investigación se encuentra enmarcado en la incongruencia normativa respecto de las regulaciones establecidas, vulnerando los derechos constitucionales de igualdad y proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales y administrativas; además se vulneran el derecho a la Seguridad Jurídica, establecido en el Art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador, en este caso se vulnera este derecho frente a los usuarios, ya que el artículo se fundamenta en que en la aplicación de normas, debe haber respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

#### **4.15 Derecho Comparado**

## 🇪🇸 España

El CÓDIGO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL ESPAÑA señala:

“Artículo 40. *Prohibiciones:*

2. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

...

*e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.”*

La normativa Española en vigencia, prescribe la prohibición expresa de estacionar vehículos automotores en las zonas destinadas para el paso de los peatones, con la salvedad de que de acuerdo a sus competencias los Municipios podrán autorizar el estacionamiento de vehículos en las zonas antes indicadas, en comparación a nuestra legislación, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, establece que solamente se podrá circular por las aceras al entrar o salir de un garaje extremando las precauciones necesarias para dicho accionar, la normativa española de igual manera sanciona de manera pecuniaria a la persona que estacione su vehículo sobre la acera, imponiendo una multa de 200€ por cuanto se considera una falta grave, además de mantener similitud con la normativa ecuatoriana en cuanto a la retención o decomiso temporal del vehículo,

hasta que se proceda a su justificación legal y cancelación de la sanción económica impuesta.

### **Costa rica**

La LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL - Ley N.º 9078 (Publicada en el Alcance Digital N.º 165 a La Gaceta N.º 207 del 26 de octubre del 2012), con respecto al estacionamiento de vehículos automotores señala:

*“ARTÍCULO 96.- Para efectos de estacionar un vehículo, los conductores deben cumplir con las siguientes indicaciones:*

*b) Se prohíbe estacionarlo en las calzadas o en las aceras y, en general, ubicarlo de forma que impida el libre tránsito, afecte la visibilidad o ponga en peligro la seguridad del tránsito, salvo lo dispuesto en el inciso ch) de este artículo.*

*ch) Si por razones especiales, el vehículo debe ser estacionado en una carretera, debe colocarse fuera de la calzada y señalar su presencia mediante las luces de estacionamiento y los avisos luminosos o reflectantes, de conformidad con esta Ley y con su Reglamento. Si no existe espaldón, se procurará estacionarlo en un lugar apropiado, que constituya la menor peligrosidad para el tránsito.”*

La normativa costarricense mantiene el tinte preventivo y garantista por cuanto prescribe la prohibición de estacionar el vehículo sobre zonas que puedan ocasionar algún tipo de agravio a los demás actores viales, en especial peatones, puesto que dichas zonas son exclusivas para el uso de estos, la norma señala que ante el cometimiento de esta

infracción se procede a imponer una sanción económica equivalente a  $\text{¢}52.227,43$ , aproximadamente \$83 dólares americanos.

#### **Ciudad de México**

EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MEXICO con respecto a las prohibiciones para estacionar vehículos automotores prescribe:

*“Artículo 30. Se prohíbe estacionar cualquier vehículo: I. Sobre vías peatonales, especialmente banquetas y cruces peatonales, así como vías ciclistas exclusivas, para ello es suficiente que cualquier parte del vehículo se encuentre sobre estos espacios; Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir.”*

La normativa mexicana de igual manera nos indica sobre la prohibición que se establece ante el estacionamiento de vehículos sobre las aceras o banquetas, recogiendo la sanción pecuniaria ante la violación de dicha normativa, ascendiendo a aproximadamente 1793 pesos mexicanos, lo que equivale a \$88 dólares americanos, mientras que la normativa ecuatoriana impone una sanción pecuniaria del 10 por ciento de un salario básico unificado para el trabajador en general, es decir 42 dólares americanos.

De igual manera en comparación a la normativa vigente en el estado Ecuatoriano, la legislación mexicana mantiene el proceso de reducción de puntos en la licencia de conducir, mientras que la normativa ecuatoriana mediante reforma de fecha 10 de agosto de 2021, elimina la reducción de puntos en la licencia de conducir en cuanto a las contravenciones de tercera clase en adelante, siendo así que la

sanción por estacionar en lugares no permitidos entre estas las aceras, solamente mantiene la imposición de la multa pecuniaria.

### Chile

La *LEY DE TRÁNSITO DE CHILE* en cuanto a prohibiciones en estacionamientos señala:

*“Artículo 159.- Se prohíben las siguientes detenciones y estacionamientos:*

- 1.- En cualquier lugar en que las señales oficiales lo prohíban;*
- 2.- En aceras, pasos de peatones o lugares destinados exclusivamente al tránsito de los mismos.”*

La normativa Chilena mediante las prohibiciones de estacionamiento, garantiza la libre movilidad peatonal por los lugares destinados para el efecto, en comparación a la normativa ecuatoriana en vigencia, la sanción pecuniaria impuesta en la norma ut supra equivale a \$53.476 y \$80,214.

### Perú

El REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO PERÚ, en cuanto a prohibiciones de estacionamiento manifiesta:

*Artículo 138º.-*

*“Está prohibido transitar y estacionarse con cualquier tipo de vehículo sobre las aceras, pasajes, áreas verdes, pasos peatonales y demás lugares donde se indique la prohibición.”*

La normativa Peruana también denota al igual que la normativa Ecuatoriana la prohibición del estacionamiento de vehículos en los espacios destinados como zonas exclusivas para el uso de peatones, en comparación a nuestra normativa, también se hace alusión a la existencia de señalización en la cual se evidencie la prohibición o debida reglamentación del lugar en el cual se procede a realizar el estacionamiento de un vehículo.

### Colombia

*El CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE de COLOMBIA prescribe:*

...

*Artículo 69. Retroceso en las vías públicas*

*No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia.*

*Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.*

*PARÁGRAFO. El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.”*

El estado Colombiano a través de su Código Nacional de Tránsito Terrestre, con la finalidad de regular la movilidad establece prohibiciones a los conductores, siendo así que

indica de manera taxativa que no se deberá detener o estacionar vehículos en las zonas destinadas para el tránsito de peatones, en comparación a nuestra normativa, guarda concordancia con la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL y su reglamento.

En lo antes descrito, se ha podido evidenciar que las sanciones interpuestas ante el cometimiento de infracciones de tránsito por concepto de estacionamiento, son directamente proporcionales tanto al monto de ingreso económico de los ciudadanos, así mismo en estricto apego a la seguridad jurídica de cada legislación.

Por lo tanto, considero importante derogar la normativa municipal que regula el uso de la vía pública en cuanto al estacionamiento se refiere, analizando la proporcionalidad que debe existir entre las sanciones emitidas por dicha normativa, así como demás incongruencias existentes, ya que se viola el debido proceso, se acarrea un doble juzgamiento, y no existe garantía de derechos constitucionales, debido a la mala aplicación en cuanto a la jerarquía de la ley, por lo tanto son actos que carecen de eficacia jurídica.

## **5. Metodología**

### **5.1 Materiales utilizados**

Entre los diferentes materiales utilizados en el presente Trabajo de Titulación, que me permitieron encaminar la investigación tenemos diversas fuentes bibliográficas, como: Obras, Leyes, Manuales, Diccionarios, Ensayos, Revistas Jurídicas, obras Científicas y Páginas web de los organismos de justicia de diversos Estados, que se encuentran citados respectivamente y que forman parte de las fuentes bibliográficas de mi Tesis. Entre otros materiales se encuentran:

Computador, teléfono celular, retroproyector, 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:**

Conocido como el camino a seguir para determinar la verdad de nuestra problemática, este método fue utilizado al momento de alcanzar conocimientos cuando consulte las diferentes obras jurídicas, científicas, desarrolladas en el Marco Conceptual y Doctrinario de mi trabajo de investigación, que constan en las citas y las bibliografías correspondientes.

### ➤ **Método Deductivo:**

Se caracteriza principalmente por partir de una premisa general para llegar a una particular; fue aplicada en mi trabajo de investigación en la parte de revisión de Literatura, al momento de analizar cómo se realiza el procedimiento de notificación de contravenciones de tránsito.

### ➤ **Método Analítico:**

Ha sido un método fundamental al momento de realizar el respectivo análisis después de cada cita, desarrollando la temática investigada

➤ **Método Exegético:**

Este método fue de gran ayuda en el desarrollo del Marco Jurídico, el cual ha sido aplicado al momento de analizar las normas jurídicas utilizadas para la fundamentación legal del presente trabajo tales como:

Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja.

➤ **Método Hermenéutico:**

Aplicado en la interpretación de las normas jurídicas, desarrollado en el Marco Jurídico, en que se procede a realizar la interpretación de las leyes ecuatorianas pertinentes.

➤ **Método Mayéutica:**

Método utilizado al momento de realizar las preguntas para la obtención de información, que más tarde fueron aplicadas en las encuestas y entrevistas

➤ **Método Estadístico:**

El método utilizado para realizar la tabulación, los cuadros estadísticos y representación gráficas para establecer tanto los datos cuantitativos y cualitativos de la investigación, mediante las Técnicas de la Entrevista y la Encuesta; y finalmente la aplicación de Resultados de la Investigación

### ➤ **Método Sintético**

Este método fue utilizado al momento de emitir un criterio luego de realizar un estudio minucioso de una temática, para luego resumir y extraer las partes más relevantes.

### **5.3 Técnicas**

Encuesta: practicada a 30 Profesionales del derecho en libre ejercicio con conocimiento acerca de la problemática planteada, debido a que se trata de un procedimiento efectuado en las labores diarias de su profesión, cuestionario conformado por preguntas que sirven de ayuda para recabar datos acerca de la opinión sobre el problema planteado.

Entrevista: fue aplicada a 5 ciudadanos en general de la ciudad de Loja.

## **6. Resultados**

### **6.1 Resultado de la aplicación de las encuestas**

La presente técnica de encuesta fue aplicada a un total de treinta (30) profesionales del Derecho de la ciudad de Loja, empleando un cuestionario conformado por 6 preguntas, obteniendo los siguientes resultados:

- **Primera Pregunta:**

¿Conoce usted sobre la aplicación del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja en cuanto a estacionamiento se refiere?

CUADRO ESTADÍSTICO

INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJE
SI	20	67%
NO	10	33%
TOTAL	30	100%

## REPRESENTACIÓN GRÁFICA:



### Interpretación

Tal y como se evidencia en las gráficas anteriores, de las 30 personas encuestadas, 20 de ellas, que equivalen al 67%, manifestaron que tiene conocimiento sobre la aplicación del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja en cuanto a estacionamiento se refiere. Por otro lado 10 personas, que equivalen al 33% de los encuestados, manifestaron no conocer sobre la aplicación de dicho cuerpo normativo y sobre las sanciones que se imponen al cometer este tipo de infracciones por concepto de estacionamiento.

### Análisis

Si bien es cierto, se sobreentiende que la ley es conocida por todos, por su carácter de aplicación general, se puede evidenciar que a pesar de que el 67% de los encuestados manifiestan conocer sobre la existencia, regulación y aplicación del cuerpo normativo municipal, el otro 33% desconocía previa la encuesta realizada sobre la regulación de dicha norma, ante la cual se encuentran regidos.

Desde mi perspectiva, la falta de socialización del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja causa un perjuicio directo a la ciudadanía por cuanto el desconocer que puede ser sujeto de una sanción del 50% de un salario básico unificado del trabajador en general al cometer una infracción por estacionamiento, que se encuentra

contemplada en otro cuerpo normativo (COIP) y establece una sanción menor (10%) genera incertidumbre

- Segunda Pregunta:

¿Conoce cuál es la sanción por estacionar un vehículo en un lugar no permitido de acuerdo al COIP, en concordancia con la Ley de Tránsito?

- a.- 20% SBU
- b.- 40% SBU
- c.- 10% SBU
- d. No conoce

#### CUADRO ESTADÍSTICO

INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJE
CONOCE	30	100%
NO CONOCE	0	0%
TOTAL	30	100



#### Interpretación:

Tal y como se evidencia en las gráficas anteriores, en su totalidad todos los encuestados conocen la sanción por concepto de mal estacionamiento, establecida en el Código Orgánico Integral Penal (Art. 391 Numeral 5), que corresponde al 10% de un salario básico unificado del trabajador en general.

### Análisis:

Es de conocimiento general que, al ser responsable de la conducción de un vehículo, y al encontrarse facultado legalmente para hacerlo, ante el cometimiento de una infracción de tránsito, esta genera una sanción, en el caso concreto que nos atañe, el estacionar un vehículo en lugares no permitidos, es considerada una contravención de sexta clase, de acuerdo a lo determinado en el Art. 391 Numeral 5, del Código Orgánico Integral Penal, en concordancia al Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuerpos normativos que por su especificidad regulan el accionar de los actores viales y de los cuales se tiene pleno conocimiento.

- Tercera Pregunta:

¿Considera que la sanción administrativa establecida en el Código Municipal (50% SBU), impuesta por concepto de estacionamiento de vehículos en aceras es proporcional a la establecida en el COIP (10% SBU)?

#### CUADRO ESTADÍSTICO

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



## **Interpretación**

Como se evidencia en las gráficas anteriores, en su totalidad todos los encuestados consideran que la sanción (50% SBU) establecida en el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja es excesiva y desproporcional a la establecida en el Código Orgánico Integral Penal (10% SBU), por cuanto manifiestan que realmente se trata de una multa demasiado alta para una contravención o falta que afecta en demasía, haciendo relación a otras infracciones que pueden ocasionar siniestros de tránsito o ser más graves y que son sancionadas con valores menos elevados.

## **Análisis:**

La sanción administrativa contemplada en la normativa municipal en cuanto a la regulación de la movilidad y la prohibición de estacionar vehículos en las aceras, es considerada desproporcional en relación a la norma específica que regula el actuar de los usuarios viales, de igual manera desde el punto de vista económico, el valor de la multa determinado para dicha infracción es excesivo, corresponde a \$212.50, causando el cobro de la misma, una afectación directa a la economía de un ciudadano.

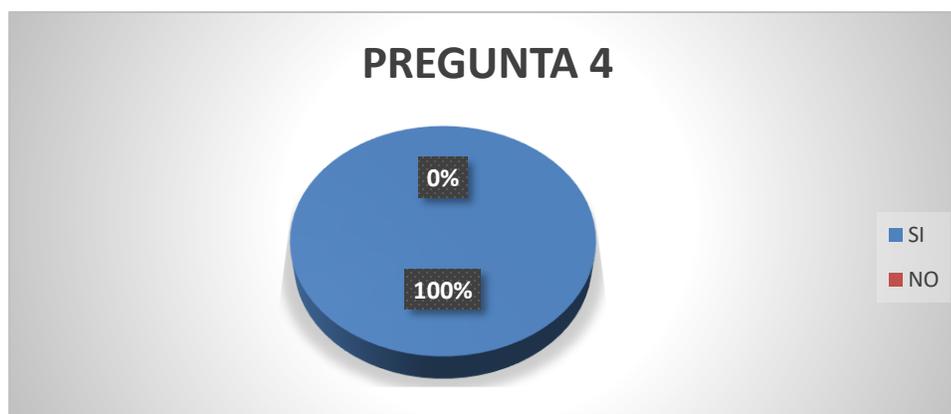
Desde un punto de vista de protección a un bien jurídico protegido, la contravención de estacionar un vehículo en un lugar no permitido no refleja una acción dolosa a tal punto de que su sanción sea demasiado elevada, en comparación a otras infracciones, que por su naturaleza son sancionadas con multas superiores.

- Cuarta Pregunta:

¿A su criterio, considera que existe incongruencia entre la sanción pecuniaria establecida en el Código Municipal y el Código Orgánico Integral Penal en cuanto al estacionamiento de vehículos en las aceras del cantón Loja?

## CUADRO ESTADÍSTICO

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



### Interpretación:

Como se evidencia en las gráficas anteriores, en su totalidad todos los encuestados consideran que la sanción (50% SBU) establecida en el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja no mantiene congruencia en cuanto a la establecida en el COIP, que ante la comisión de dicha infracción la sanción interpuesta resulta incoherente y arbitraria, que solamente se mantiene un tinte netamente recaudatorio y que afecta directamente a la economía de los ciudadanos.

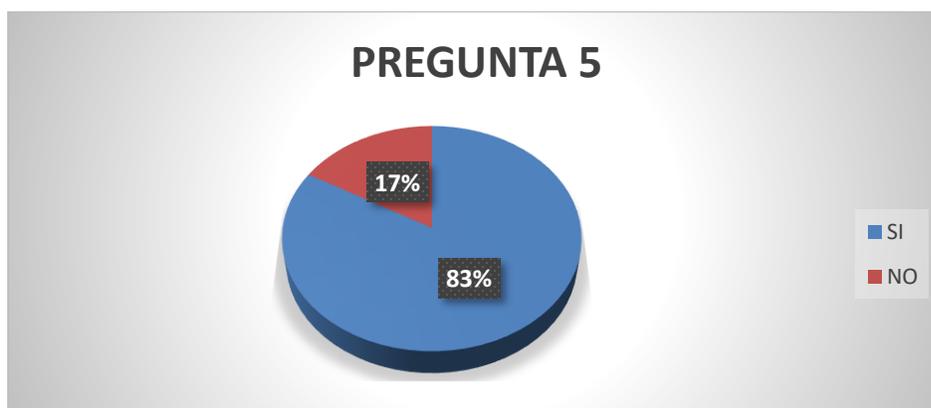
La sanción establecida en el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja no guarda proporcionalidad ni congruencia a las establecidas en las normas específicas creada para materia de tránsito, (COIP, LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL), resulta desconcertante el evidenciar que la única finalidad de establecer dichas sanciones y sus valores elevados, no es más que cubrir las necesidades de recaudación de la entidad municipal.

- Quinta Pregunta:

¿Considera usted que la sanción pecuniaria establecida en el Art. 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja, violenta al principio de proporcionalidad establecido en el Art. 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador? (La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.)

#### CUADRO ESTADÍSTICO

INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJE
SI	25	83%
NO	5	17%
TOTAL	30	100%



#### Interpretación:

Tal y como se evidencia en las gráficas anteriores, de las 30 personas encuestadas, 25 personas, que equivale al 83%, manifestaron que el valor de la sanción pecuniaria establecida en el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja en cuanto a estacionamiento se refiere contraviene el principio de proporcionalidad establecido en la Constitución de la República del Ecuador, en consideración que toda sanción independientemente de su naturaleza, debe mantener coherencia a la afectación de un bien jurídico protegido, por otro lado las 5 personas restantes, equivalentes al 17% de los encuestados, consideran que no se estaría vulnerando dicho principio por cuanto son juzgadas por materias diferentes, y cada una de estas mantiene su autonomía.

### Análisis:

Mi opinión en el desarrollo de la presente tesis, se inclina hacia el 83% de las personas encuestadas, pues la vulneración al principio de proporcionalidad establecido en nuestra Constitución es notable, por cuanto a pesar de la naturaleza de las infracciones administrativas contempladas en la normativa municipal la sanción establecida para quienes estacionen un vehículo automotor sobre una acera, es realmente excesiva y desproporcional, más aun cuando existe una norma específica que ya contempla una sanción ante el cometimiento de dicha infracción.

- Sexta Pregunta:

¿Está usted de acuerdo con la elaboración de un proyecto con la finalidad de derogar el Art. 37 y 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja, a fin de garantizar el respeto a la seguridad jurídica y principio de proporcionalidad, así como evitar afectar la vulneración de derechos, y la posibilidad de doble juzgamiento por un mismo hecho a los ciudadanos del cantón Loja?

#### CUADRO ESTADÍSTICO:

INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJE
SI	25	83%
NO	5	17%
TOTAL	30	100%



**Interpretación:**

Tal y como se evidencia en las gráficas anteriores, de las 30 personas encuestadas, 25 personas, que equivale al 83%, manifestaron que se debería derogar de manera inmediata el Art. 37 y 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja por cuanto se debe frenar la vulneración de los derechos a los que se están exponiendo los ciudadanos, por otro lado las 5 personas restantes, equivalentes al 17% de los encuestados, consideran que esta normativa municipal debería reformarse y las sanciones contempladas en ella, sean directamente proporcionales a las ya establecidas en el COIP y la Ley de Tránsito.

**Análisis:**

La búsqueda de una convivencia armónica y un correcto comportamiento de los actores viales al momento en que en uso de sus facultades son responsables de la conducción de un vehículo automotor, y por ende se encuentran sujetos a las sanciones derivadas de sus acciones, y estas a su vez se encuentren contempladas en la normativa vigente, deben estrictamente ser aplicadas sin causar vulneración de los derechos de los sujetos intervinientes en el proceso de la emisión de una sanción, en el caso que nos atañe, se considera que todas aquellas normas expedidas por la autoridad competente deben ser correctamente aplicadas, en proporción a la infracción cometida.

**6.2 Resultados de la aplicación de entrevistas**

La Técnica de entrevistas fue aplicada a 5 ciudadanos, quienes palpan directamente la problemática al circular por la vía pública del cantón Loja, y verse expuestos ante la imposición de sanciones por contravenciones de tránsito.

Primera Pregunta

¿Qué criterio le merece a usted, que, en caso de dejar su vehículo estacionado sobre una acera, pueda ser sancionado tanto por Inspectores de la Comisaria Municipal de Tránsito, como por Agentes Civiles de Tránsito del GAD Municipal de Loja?

#### PRIMER ENTREVISTADO

Uno como ciudadano, como usuario, como conductor, específicamente si tenemos en cuenta que existe una ley que regula, que controla, en este caso como ciudadano lo que manifiesta el Código Orgánico Integral Penal respecto a las contravenciones de tránsito, llamémosla una contravención leve por dejar mal estacionado un vehículo, en la actualidad es sancionado con el 10% de un salario básico, teniendo en cuenta que a mi criterio personal es una sanción justa, puntual como lo determina el COIP, por cuanto la ley manda, prohíbe y permite, ante las boletas que son emitidas por los gentes civiles de tránsito sobre este tipo de contravención, podemos acudir ante un juez, pero cuando se comete en la vía administrativa es un poco complicado incluso poderla impugnar.

#### SEGUNDO ENTREVISTADO

Considero que no es lo correcto ser sancionado por una misma infracción por dos entidades diferentes, deberían estar de acuerdo y dividirse el campo donde acciona cada uno, ya que, en caso de ser sancionado por las dos entidades, se estaría perjudicando al ciudadano, y la sanción no es proporcional a la infracción que se comete.

#### TERCER ENTREVISTADO

Considero que, en el municipio de Loja, a través de las ordenanzas que son creadas por el ente legislativo atentan a la seguridad jurídica de los ciudadanos.

#### CUARTO ENTREVISTADO

Considero que esas funciones netamente deberían ser manejadas por los Agentes Civiles de Tránsito de la ciudad de Loja, en concordancia a lo que establece la Ley de Tránsito, los señores inspectores de la Comisaría de Tránsito, en primer lugar, no mantienen la formación adecuada ni a mi criterio la competencia para sancionar las infracciones que ya están en otra ley.

#### QUINTO ENTREVISTADO

Considero que es innecesario tener dos entes que controlen la misma materia, los agentes civiles de tránsito tienen la potestad de sancionar cuando los vehículos de encuentran mal estacionados, de mi parte desconocía que los inspectores de la comisaría me podrían sancionar por esa infracción.

De la información recopilada ut supra, concluyo que, la opinión en general con respecto a la existencia de dos entes de control en cuanto a materia de tránsito resulta innecesaria, la ciudadanía conoce sobre la existencia de la normativa aplicada al tránsito y seguridad vial, es decir la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como las sanciones contempladas en el Código Orgánico Integral Penal, por cuanto la instrucción formal al momento de acceder a la obtención de los títulos habilitantes para la conducción de vehículos automotores dirige especial énfasis en dar a conocer sobre las regulaciones que los cuerpos normativos antes indicados establecen, mientras que si bien es cierto se darían por conocidas y aceptadas las regulaciones del Código Municipal estas no son conocidas por la mayoría de los ciudadanos, sino hasta que se ven involucrados en el cometimiento de una infracción administrativa.

Segunda Pregunta

¿Considera usted que la imposición de una multa de 50% de un SBU por concepto de estacionar su vehículo sobre una acera en base a las ordenanzas municipales, es excesiva en comparación al 10% impuesto por el Código Orgánico Integral Penal y la Ley de Tránsito?

#### PRIMER ENTREVISTADO

Si, efectivamente, es lógico que existe un excesivo cobro para ese tipo de contravención, ya que, si revisamos las contravenciones estipuladas en el COIP, la sanción es de 45 dólares y la emitida por el municipio es excesiva, a mi consideración debería regularse esta situación para que exista imparcialidad y la ciudadanía no se vea afectada en ese tipo de contravenciones

#### SEGUNDO ENTREVISTADO

Claro que si, como bien dice la multa debe ser proporcional a la infracción, lo que vemos en este caso es que el 10% es si bien se puede pagar, no afecta tanto a la persona y su sustento mensual, mientras que el 50% ya afectaría directamente en la economía del ciudadano.

#### TERCER ENTREVISTADO

Es desproporcional desde todo punto de vista, atenta al bolsillo del ciudadano, imponiendo multas que no tienen concordancia con normas jerárquicamente superiores.

#### CUARTO ENTREVISTADO

Evidentemente se refleja una desproporcionalidad abismal, por cuanto tal y como está la economía en la actualidad, pagar 212 dólares por estacionar mi vehículo sobre la acera resulta incoherente.

## QUINTO ENTREVISTADO

No existe proporcionalidad entre esas sanciones, la diferencia es considerable, deberían pensar más en prevenir en cometimiento de esas infracciones, o a su vez ya dejar que solamente se sancione con la ley de tránsito.

La imposición de una sanción equivalente al 50% del Salario Básico Unificado considerando que para el año en curso corresponde a \$425 dólares americanos, se considera excesiva, desde el punto de vista económico en cuanto a la afectación a la calidad de vida y estabilidad económica del presunto contraventor, resulta desconcertante que mientras el COIP sanciona con el 10% (SBU) es decir aproximadamente 45 dólares americanos, el estacionar el vehículo en un lugar no permitido, tal como una acera, la normativa municipal aumente en un 40% dicha sanción, denotando un ente netamente recaudatorio y vulnerando los derechos de los ciudadanos.

Tercera Pregunta

¿Considera usted que la Municipalidad de Loja, emite normas que solamente mantienen un fin recaudatorio, sin pensar en los derechos de los ciudadanos?

## PRIMER ENTREVISTADO

Si, a mi criterio si ya tenemos en el código Orgánico Integral penal en relación a la Ley de Tránsito y como norma general, se encuentran las contravenciones ya establecidas, a partir de estas crean normas, ordenanzas, códigos, que para mi criterio son fines netamente recaudatorios, que provocan perjuicio para la sociedad y afectan a la ciudadanía.

## SEGUNDO ENTREVISTADO

SI, ya que en los últimos años en la historia de Loja han existido muchas multas, sanciones, para todo aquello que se realice, implantándolas con valores elevados, a parte es evidente que el tinte de la municipalidad es obtener más dinero, dinero que hasta el momento no se ve reflejado en obras que beneficien a la ciudadanía.

## TERCER ENTREVISTADO

Es cierto solo legislan con fines recaudatorios y no legislan por el bien de la comunidad, no se antepone el bien general porque predomina el bien particular, para engordar las arcas municipales y poder cancelar a tanto pipón que tiene el municipio.

## CUARTO ENTREVISTADO

Toda decisión que toma la municipalidad sobre el cobro de multas tiene evidentemente un fin recaudatorio, pero el problema no radica ahí, si no en los valores excesivos con los que se pretende cubrir otros gastos que tiene el Municipio, sangrando los bolsillos de los ciudadanos.

## QUINTO ENTREVISTADO

Si, en su gran mayoría, la verdad es que a estas alturas se evidencia que no existen obras, independientemente de las administraciones municipales de las autoridades de turno, es evidente que ingresa dinero a las arcas municipales, y no se sabe qué fin tienen esos rubros cobrados.

En general las administraciones municipales, se ven empañadas siempre por la falta de ejecución obras y mantenimientos a las ya existentes, la ciudadanía reclama dicha ejecución por cuanto del dinero derivado del pago de sus obligaciones no se ve reflejado

en el accionar municipal, en el tema de multas por infracciones de tránsito sucede lo propio, se entendería que dichos rubros deberían ser invertidos en mejoramiento de infraestructura vial, implementación de tecnología para procedimientos en materia de tránsito, sin embargo al no verse esto reflejado, se llega a pensar que la búsqueda principal al emitir normas que generen ingresos a la entidad municipal netamente tienen el tinte de recaudación.

## COMENTARIO

### Cuarta Pregunta

¿A su criterio considera que solamente un ente de control debería sancionar las infracciones en materia de tránsito en la Ciudad de Loja?

## PRIMER ENTREVISTADO

Si, a mi criterio esto causa problemas a la sociedad, en ciertos lugares donde se da este tipo de contravenciones no se puede determinar exactamente qué entidad es la que tiene la competencia para sancionar dichas infracciones, puesto a mi conocimiento los encargados para ello son los Agentes Civiles de Tránsito de la Unidad de Control Operativa de Tránsito.

## SEGUNDO ENTREVISTADO

Claro, debería regularse esta situación, puesto que dos entidades enfocados en la misma materia y sancionar las mismas infracciones resulta incoherente.

### TERCER ENTREVISTADO

Eso está regulado en la ley de Tránsito, es decir solo los Agentes civiles tienen esas atribuciones.

### CUARTO ENTREVISTADO

Si, estoy de acuerdo con que solamente un ente de control mantenga la potestad de sancionar las infracciones de tránsito, en este caso yo prefiero ser sancionado por un agente, que, por un inspector, ya que los valores de las multas que estos últimos imponen son demasiadas elevadas, y al momento de reclamar uno tiene que iniciar un trámite en el municipio, que nunca se tiene respuesta.

### QUINTO ENTREVISTADO

Si, considero que los agentes de tránsito son suficientemente numerosos y que pueden abarcar toda la ciudad, se podrían auxiliar de otros entes, tales como la Comisaría de Tránsito, pero las multas deberían en tal caso ser proporcionales y no tan excesivas, pagar 200 dólares por estacionar mal un vehículo no es coherente.

Con la creación de la Unidad de Control Operativo de Tránsito en el año 2013, los agentes civiles de tránsito de Loja, se encuentran facultados legalmente para realizar el control y regulación de la movilidad en el cantón Loja, este ente de acuerdo a sus facultades y competencias realizan la verificación de las infracciones de tránsito, al encontrarse legalmente autorizado el agente civil de tránsito para la emisión de boletas de citación por infracciones de tránsito, resulta innecesaria la participación de otro ente que realice las mismas funciones, basados en una adaptación de una norma general que establece una sanción inclusive mayor a la ya existente.

## Quinta Pregunta

¿Qué alternativa o sugerencia plantearía para que la regulación Municipal, evite una posible vulneración de derechos ante la existencia de normas que sancionan de manera desproporcional un mismo hecho?

### PRIMER ENTREVISTADO

A mi criterio, que se derogue lo establecido en el Código Municipal y se mantenga en vigencia lo ya prescrito en el Código Orgánico Integral Penal en cuanto a la contravención que nos hemos referido.

### SEGUNDO ENTREVISTADO

Bueno yo creo que, en este tema en específico, debería eliminarse aquellos artículos en que la municipalidad sanciona este tipo de infracciones, y basarse en la normativa existente a nivel nacional, normas que no son necesarias replicar, y enfocarse en cubrir aquellos vacíos legales que si afectan a los ciudadanos.

### TERCER ENTREVISTADO

Que se deroguen los artículos del Código Municipal que no sean proporcionales a lo establecido al ordenamiento jurídico nacional.

### CUARTO ENTREVISTADO

Que todas las normas que expida la municipalidad sean acordes en primer lugar a la necesidad de los ciudadanos, no con el fin de cobrar dinero, sino con la finalidad de mejorar la ciudad, que si se tiene que pagar las multas que uno comete, sean justas.

## QUINTO ENTREVISTADO

Eliminar esa regulación municipal, y toda aquella que implante multas que no vayan acorde a lo establecido en la ley, cuando uno obtiene la licencia de conducir, aprende la responsabilidad de llevar un vehículo, y entiende que ante un mal accionar existe una sanción, de mi parte si estaciono mi vehículo en un lugar no permitido y me implantan una multa de 212 dólares, estaría seriamente afectado en mi estabilidad económica.

Puedo concluir que, ante la insatisfacción de la ciudadanía por la regulación municipal en cuanto a materia de tránsito o se refiere, la imposición de sanciones excesivas que vulneran preceptos legales y la inconformidad con la aplicación de las mismas, es necesario tomar decisiones y acciones que prevengan y detengan la afectación que se ocasiona al imponer dichas sanciones, multas que ante los ojos de la ciudadanía resultan completamente incoherentes y excesivas en comparación a otras que podrían considerarse mucho más graves o que podrían generar mayor afectación a bienes jurídicos, en el presente trabajo investigativo concluyo que es realmente necesario derogar los artículos 37 y 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja que de lo evidenciado causa perjuicio directo a los ciudadanos involucrados derivados del proceso de emisión, notificación y juzgamiento de infracciones de tránsito emitidas por los inspectores pertenecientes a la COMISARÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO del Municipio de Loja.

## **7. Discusión**

### **7.1 Verificación de objetivos**

En el presente subtema se procede a analizar y sintetizar los objetivos aprobados legalmente en el proyecto de tesis, teniendo un objetivo general y tres específicos que serán verificados a continuación.

### **7.1.1 Objetivo General**

Investigar en forma doctrinaria, jurídica y empírica al régimen legal aplicable al uso de la vía pública para fines de estacionamiento, establecido en el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja y la vulneración de los derechos constitucionales de igualdad y proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales y administrativas; y, derecho a la seguridad jurídica.

En el objetivo ut supra se verifica en la presente tesis con el desarrollo de la revisión y recopilación literaria donde se desarrolla el marco conceptual, doctrinario, jurídico y derecho comparado, detallando los siguiente; en el marco conceptual se enuncian y desarrollan lo siguiente: Infracción de tránsito, sanciones, pena, sanción pecuniaria, principio de proporcionalidad, jerarquía normativa, prohibición de doble juzgamiento, seguridad jurídica, en el marco doctrinario se desarrolló temas acerca de: vía pública, principio non bis in ídem, sanciones penales, sanciones administrativas; en el desarrollo del marco jurídico, se enunció y analizó normas jurídicas relacionadas al objeto de estudio de la presente tesis, contempladas en la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Código Municipal de vía pública, circulación y transporte del GAD Municipal de Loja, en el Derecho Comparado se procedió a recopilar, desarrollar y analizar normas jurídicas extranjeras

acerca del objeto de estudio del presente, realizando un estudio comparado con las regulaciones en materia de tránsito, y las sanciones que establecen para infracciones análogas a las que se tratan en nuestro ordenamiento jurídico, utilizando legislaciones de España: Código de Tráfico y Seguridad Vial España; Costa Rica: Ley de Tránsito por vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial; Ciudad de México: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México; Chile: Ley de Tránsito de Chile; Perú; Reglamento Nacional de Tránsito Perú; Colombia: Código Nacional de Tránsito Terrestre

### **7.1.2 Objetivos Específicos**

El primer objetivo específico se verifica de la siguiente manera “Establecer que existe incongruencia normativa entre el Código Orgánico Integral Penal y Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; con las regulaciones establecidas en el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja, en relación a las sanciones por uso de la vía pública para fines de estacionamiento”, este objetivo específico se contrasta con el análisis realizado en el marco doctrinario donde se desarrolla temas acerca de: vía pública, principio non bis in ídem, sanciones penales, sanciones administrativas, haciendo hincapié de cómo se origina, se desarrolla y se impone y se juzga las infracciones de tránsito en cuanto a la imposición de sanciones pecuniarias ante el cometimiento de las mismas, dentro de las encuestas aplicadas, puedo verificar el cumplimiento de este primer objetivo específico con la interrogante número cuatro; “¿A su criterio, considera que existe incongruencia entre la sanción pecuniaria establecida en el Código

Municipal y el Código Orgánico Integral Penal en cuanto al estacionamiento de vehículos en las aceras del cantón Loja?” en donde se evidencia que en su totalidad todos los encuestados consideran que la sanción (50% SBU) establecida en el Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja no mantiene congruencia en cuanto a la establecida en el COIP, que ante la comisión de dicha infracción la sanción interpuesta resulta incoherente y arbitraria, que solamente se mantiene un tinte netamente recaudatorio y que afecta directamente a la economía de los ciudadanos, el cumplimiento de este objetivo se ve reflejado en el desarrollo del marco teórico 4.4.2 Código Orgánico Integral Penal y 4.4.5 Código Municipal De Vía Pública, Circulación Y Transporte Del Gad Municipal De Loja, donde se evidenció la existencia de incongruencia normativa entre los preceptos jurídicos contenidos en la norma ut supra, en cuanto a la sanción pecuniaria interpuesta por concepto del mal estacionamiento de vehículos.

El segundo objetivo específico se verifica de la siguiente manera: “Determinar que es necesario derogar los Arts. 37 y 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja, debido a la falta de igualdad y proporcionalidad entre infracciones y sanciones penales y administrativas, que ya se encuentran debidamente reguladas” puedo verificar el cumplimiento de este primer objetivo específico con la sexta interrogante “¿Está usted de acuerdo con la elaboración de un proyecto con la finalidad de derogar el Art. 37 y 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja, a fin de garantizar el respeto a la seguridad jurídica y principio de proporcionalidad, así como evitar afectar la vulneración de derechos, y la

posibilidad de doble juzgamiento por un mismo hecho a los ciudadanos del cantón Loja?” en la que se evidencia que de las 30 personas encuestadas, 25 personas, que equivale al 83%, manifestaron que se debería derogar de manera inmediata el Art. 37 y 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja por cuanto se debe frenar la vulneración de los derechos a los que se están exponiendo los ciudadanos, por otro lado las 5 personas restantes, equivalentes al 17% de los encuestados, consideran que esta normativa municipal debería reformarse y las sanciones contempladas en ella, sean directamente proporcionales a las ya establecidas en el COIP y la Ley de Tránsito, este objetivo de igual manera se comprueba con lo analizado en el marco teórico en el numeral 4.1.2 Sanciones y 4.1.5 Principio de Proporcionalidad, en donde se contrasta la facultad impositiva de las sanciones y a su vez como estas deben ser proporcionales al bien jurídico vulnerado.

El tercer objetivo se verifica de la siguiente manera: “Presentar una propuesta de reforma al Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja, que resulte armónica a las normas establecidas en el Código Orgánico Integral Penal y Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tomando en consideración que ya existe sanción en las mismas”. Tras haberse analizado en el marco teórico de la presente tesis en el numeral 4.1.6 Jerarquía Normativa, 4.3.1.4 Supremacía de la Constitución, se comprueba la existencia de normativa jerárquicamente superior que contempla ya las sanciones especificadas para el cometimiento de una infracción de tránsito

## **7.2 Fundamentación Jurídica**

La existencia de normas que regulan el comportamiento humano, y en cuanto a movilidad se refiere, pretende siempre que las personas adecuen su conducta a las reglas establecidas, en materia de tránsito ante la existencia de cuerpos normativos específicos y las sanciones prescritas ante el cometimiento de infracciones de tránsito se busca que estas sean proporcionales, y congruentes al momento de su aplicación, en concordancia a la gravedad de las mismas.

La Constitución de la República del Ecuador en el numeral 4 del Artículo 66 reconoce y garantiza el derecho a la igualdad formal, igualdad material y la no discriminación, en breves palabras establece características que deben ser tomadas en cuenta en todo momento en el que un ciudadano se vea involucrado dentro de cualquier proceso, el numeral 6 del Artículo 76 de la nombra *ibidem* señala que “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”, que de todo lo desarrollado y analizado en la presente tesis, se evidencia que no existe proporcionalidad entre la imposición de las sanciones por las infracciones de tránsito contenidas en el Código Municipal y las del Código Orgánico Integral Penal, nuestra Constitución de igual manera señala en su Artículo 82, “El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”, derecho que se ve violentado ante la creación de nuevas normas de jerarquía inferior que persiguen un fin recaudatorio, ante la aplicación de las normas que conforman el ordenamiento jurídico ecuatoriano se establece una supremacía Constitucional así como un orden jerárquico específico en el que las normas deben ser aplicadas, esto de conformidad al Art. 424 y 425 de la Constitución de la República del Ecuador.

El Código Orgánico Integral Penal en el numeral 5 del artículo 391, prescribe que *“La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicular”*.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial, en cuanto al procedimiento de notificación ante el cometimiento de una infracción de tránsito por concepto de mal estacionamiento señala en su artículo 179 que *“En las contravenciones, los servidores encargados del control de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor, el número de placas del vehículo.*

...

*Cuando se trate de una contravención por mal estacionamiento, y no se pueda ubicar a su conductor, se procederá a colocar en alguna parte visible de su vehículo el adhesivo correspondiente; en este caso el obligado al pago será el propietario del vehículo y no podrá matricularlo si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos respectivos o ha suscrito el correspondiente convenio de pago ante la Autoridad competente.”*

**El Código Municipal De Vía Pública, Circulación Y Transporte Del Gad Municipal De Loja en sus artículos 37 y 38 señalan:** *“Se prohíbe terminantemente el estacionamiento de vehículos livianos, pesados y extrapesados en aceras, parterres y áreas verdes; “Todo propietario de vehículo que infrinja lo previsto en el artículo anterior, pagará una multa equivalente al 50% de una remuneración básica unificada.*

El derecho comparado de esta investigación preciso la legislación de países como España, Costa Rica, Ciudad de México, Chile, Perú, Colombia, evidenciando así, de qué manera se sancionan las infracciones de tránsito por concepto de estacionamiento y dejando entrever la desproporcionalidad refleja la sanción establecida en los artículos 37 y 38 del Código Municipal De Vía Pública, Circulación Y Transporte Del Gad Municipal De Loja, intentando obviar que ya existe la norma específica que impone la sanción para dicha contravención contemplada en el COIP.

En cuanto a los resultados obtenidos en las encuestas, puedo mencionar que el 67% de los encuestados manifiestan conocer sobre la existencia, regulación y aplicación del cuerpo normativo municipal, el otro 33% desconocía previa la encuesta realizada sobre la regulación de dicha norma, ante la cual se encuentran regidos, que el 100% de los encuestados conocen sobre la sanción que se impone ante el cometimiento de una contravención de sexta clase contemplada en el Art. 391 numeral 5 del COIP, ésta es el 10% de un salario básico, y de igual manera que la sanción contemplada en el Código Municipal es totalmente desproporcional a esta, violentando así principios constitucionales, además se puede colegir que el 87% de los encuestados se encuentran de acuerdo con que los artículos donde se contempla esta sanción, es decir el artículo 37 y 38 del Código Municipal De Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de

Loja sean derogados con la finalidad de prevenir y detener la vulneración de derechos constitucionales a los ciudadanos.

## **8. Conclusiones**

Luego de la elaboración, análisis y estudio de la presente tesis de grado, he llegado a las siguientes conclusiones:

1. La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 76 numeral 6 establece el derecho al debido proceso en el que se incluye la garantía de proporcionalidad entre las infracciones penales, administrativas o de cualquier naturaleza, así como de igual manera prescribe en el literal i) la prohibición de que una persona pueda ser juzgado más de una vez por la misma causa o materia.
2. El Código Orgánico Integral Penal en su artículo 371 conceptualiza a las infracciones de tránsito como acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial, infracciones que son provenientes de la negligencia, imprudencia o impericia, que pueden generar sanciones que incluyan privaciones al ejercicio de los derechos de quien las comete, mientras que en el ámbito administrativo se consideran transgresiones a la norma, que de igual manera acarrear una sanción, con la diferencia sustancial que se encuentran vetadas de imponer medidas de privación a quien las infringe.
3. La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 66 numeral 14 establece el derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente. Mediante el respeto a este mandato, se vela por el derecho a las personas de hacer

uso de las vías públicas, destinadas para su circulación, con estricto respecto a las normas establecidas para la correcta convivencia entre semejantes.

4. El COIP en su Artículo 391 numeral 5 establece la sanción del 10% de un salario básico a la o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito, sanción que es relativamente menor al 50% de un salario básico dispuesta en el artículo 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja que prescribe que aquel que infrinja lo dispuesto en el Art. 37 de la norma ibidem, (estacionar en aceras, parterres, áreas verdes) será sancionado con una multa equivalente al 50% de un salario básico.
5. Existe la necesidad de derogar los artículos 37 y 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja por cuanto no existe proporcionalidad entre la sanción impuesta por mal estacionamiento en dicho código, en comparación al COIP.
6. A nivel general la ciudadanía desconoce sobre la aplicación del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja, y de las sanciones contenidas en el mismo, desconocen de igual forma que pueden ser sujetos de esta sanción por parte de dos entidades, dentro del ámbito penal y administrativo, lo cual mediante la información recogida en la investigación de campo con el desarrollo de las entrevistas y encuestas realizadas evidencia dicho desconocimiento.
7. La sanción impuesta en el artículo 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja (50% SBU), resulta excesivamente desproporcional ante la señalada en el artículo 391 numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal (10% SBU), contraviniendo así principios fundamentales establecidos en la norma suprema y vulnerando derechos de los ciudadanos del cantón Loja.

8. Existe la necesidad de derogar los artículos 37 y 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del GAD Municipal de Loja, con la finalidad de prevenir, detener la vulneración de derechos a los ciudadanos del cantón Loja, que se pueden ver afectados por la desproporcionalidad de las sanciones pecuniarias interpuestas en dicha norma.

## **9. Recomendaciones**

1. Se sugiere al GAD Municipal de Loja, que, ante el ejercicio de sus competencias, emita normativa acorde a los parámetros existentes en la ley, vigilando que se garantice el estricto respeto de los derechos constitucionales de los habitantes del cantón Loja, y la proporcionalidad ante las sanciones interpuestas por concepto de cometimiento de infracciones.
2. Se sugiere que la Municipalidad realice socialización de la normativa Municipal a entrar en vigencia, con la finalidad de que los habitantes del cantón Loja, tengan pleno conocimiento de la reglamentación a cumplirse al circular por dicho ámbito geográfico.
3. Se sugiere la implementación en las Escuelas de Conducción Profesional y No Profesional de la ciudad de Loja, foros, material informativo, sobre el desarrollo del estudio de normativa Municipal, en cuanto a materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
4. Se sugiere al GAD Municipal de Loja, se establezca la diferenciación de competencias en cuanto a las entidades encargadas del control y regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en la ciudad de Loja.
5. Se sugiere que en caso de existir incongruencia normativa ante la imposición de sanciones en cuanto a materia de tránsito se refiere, se aplique la norma específica para dicho efecto, con la finalidad de evitar vulneración de derechos a los ciudadanos.

## 11.1 Proyecto de Reforma

### EL CONCEJO MUNICIPAL DE LOJA

#### CONSIDERANDO:

**Que**, el numeral 4 del Artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador garantiza el Derecho a la igualdad formal, material y no discriminación.

**Que**, el numeral 6 del Artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”

**Que**, el Artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador garantiza el derecho a la seguridad jurídica, fundamentado en el *“respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.”*

**Que**, el Artículo. 424 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que *“La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.”*

**Que**, el Artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador prescribe que *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias.”*

**Que**, con respecto a las competencias exclusivas de los Gobiernos Municipales, el numeral 5 del Artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador señala, faculta a los Gads a “Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.”

**Que**, el Artículo 240 del COOTAD señala que “Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.”

**Que**, el artículo Art. 7 del COOTAD, en cuanto a la facultad normativa señala que “Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial.”

**Que**, el literal a) del artículo 57 del COOTAD señala que el Concejo Municipal mantiene como atribución el ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones.

**Que**, el COOTAD en el artículo 57 literal b y c, señala que el Concejo Municipal tiene atribuciones tales como la regulación mediante ordenanzas de aplicación de tributos, creación, modificación y exoneración de tasas y contribuciones especiales por servicios y obras.

**Que**, el Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía, Descentralización (COOTAD), *sobre las decisiones legislativas señala taxativamente que “Los consejos regionales y provinciales y los concejos metropolitanos y municipales aprobarán ordenanzas regionales, provinciales, metropolitanas y municipales, respectivamente, con el voto conforme de la mayoría de sus miembros. Los proyectos de ordenanzas, según corresponda a cada nivel de gobierno, deberán referirse a una sola materia y serán presentados con la exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que se deroguen o reformen con la nueva ordenanza. Los proyectos que no reúnan estos requisitos no serán tramitados. El proyecto de ordenanza será sometido a dos debates para su aprobación, realizados en días distintos. Una vez aprobada la norma, por secretaría se la remitirá al ejecutivo del gobierno autónomo descentralizado correspondiente para que en el plazo de ocho días la sancione o la observe en los casos en que se haya violentado el trámite legal o que dicha normativa no esté acorde con la Constitución o las leyes*

*El legislativo podrá allanarse a las observaciones o insistir en el texto aprobado. En el caso de insistencia, se requerirá el voto favorable de las dos terceras partes de sus integrantes para su aprobación. Si dentro del plazo de ocho días no se observa o se manda a ejecutar la ordenanza, se considerará sancionada por el ministerio de la ley”*

**Que**, el Código Orgánico Integral Penal en su Artículo 391 numeral 5, establece una multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general a la persona que estacione un vehículo en un lugar prohibido por la ley o reglamentos de tránsito.

**Que**, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 179, señala el procedimiento de notificación de contravenciones en materia de tránsito.

**Que**, el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo 179 numeral 2 señala que está prohibido a los conductores estacionar su vehículo sobre las aceras y rampas destinadas a la circulación de peatones.

**Que**, el Código Municipal De Vía Pública, Circulación Y Transporte Del Gad Municipal De Loja en su artículo 37 señala la prohibición del estacionamiento de vehículos livianos, pesados y extrapesados, y en su artículo 38 establece la sanción pecuniaria del 50% de un salario básico.

## **EXPIDE**

### **REFORMA AL CÓDIGO MUNICIPAL DE VÍA PÚBLICA, CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE DEL GAD MUNICIPAL DE LOJA.**

**Art.1** Deróguese el Artículo 37 del CÓDIGO MUNICIPAL DE VÍA PÚBLICA, CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE DEL GAD MUNICIPAL DE LOJA que prescribe que:

*“Art. 37.- Se prohíbe terminantemente el estacionamiento de vehículos livianos, pesados y extrapesados en aceras, parterres y áreas verdes.*

**Art.2** Deróguese el Artículo 37 del CÓDIGO MUNICIPAL DE VÍA PÚBLICA, CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE DEL GAD MUNICIPAL DE LOJA QUE prescribe que:

*“Art. 38.- Todo propietario de vehículo que infrinja lo previsto en el artículo anterior, pagará una multa equivalente al 50% de una remuneración básica unificada.*

**Art. 3.-** Agréguese un Artículo que señale:

*“Art... “En caso del uso indebido de la vía pública para estacionamiento en aceras, parterres y áreas verdes, las sanciones pecuniarias se sujetarán a las previstas en el Art. 391 numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal”.*

Disposición Final: La presente reforma entrará en vigencia una vez publicada en el Registro Oficial.

Dada en el salón de sesiones del Cabildo de Loja, a los seis días del mes de noviembre del año 2022.

Ing. Jorge Bailón Abad

**ALCALDE DE LOJA**

Dr. Ernesto Alvear

**SECRETARIO GENERAL**

## 10. Referencias Bibliográficas

- Barrena Alcaraz, A. (1994). *Diccionario Jurídico Mexicano*. Mexico.
- Bernal Pulido, C. (2007). *El Principio de Proporcionalidad y los Derechos Fundamentales*. Madrid.: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Cabanellas de las Cuevas, G. (2007). *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*. Viamonte 1730, 1° Piso (1055), Bs. As. Argentina.: Editorial HELIASTA S.R.L.
- Cabanellas, G. (1992). *Repertorio jurídico de principios generales del derecho, locuciones, máximas y aforismos latinos y castellanos*. Buenos Aires, Argentina.: Heliasta S.R.L.
- Carbonell, M. (s.f.).
- De León Villalba, F. (1998). *Acumulación de sanciones penales y administrativas: Sentido y alcance del principio "ne bis in idem"*. Bosch, Barcelona, España.
- Espín, E. (2010). *Principios Constitucionales sobre la estructura del ordenamiento: jerarquía normativa, competencia. El Sistema Fuentes en la Constitución. Derecho Constitucional, Derechos y Deberes de los Ciudadanos*. Tirant Lo Blanch.
- Gallegos, B. (2010). *La responsabilidad en el delito de tránsito*. Quito-Ecuador.: Editorial IMPUBLIC.
- Letelier Wartenberg, R. (diciembre de 2017). *SciElo*. Obtenido de Garantías penales y sanciones administrativas.: [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-33992017000200622](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-33992017000200622)
- Pfersmann, O. (2001). *Carré de malberg y la "jerarquía normativa"*.

## 11. Anexos

### 11.1 Formato de Encuesta



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

Distinguido profesional del derecho. -

De manera respetuosa solicito, se designe contestar las siguientes preguntas, de esta encuesta que versa sobre el título **“INCONGRUENCIA NORMATIVA DEL CÓDIGO MUNICIPAL DE VÍA PÚBLICA, CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE DEL GAD MUNICIPAL DE LOJA, CON LAS REGULACIONES ESTABLECIDAS EN EL COIP Y REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO A LAS SANCIONES POR USO DE LA VÍA PÚBLICA PARA FINES DE ESTACIONAMIENTO”**, cuyos resultados servirán para la culminación de mi investigación.

**Nota:** El Art. 37 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja señala que: “Se prohíbe terminantemente el estacionamiento de vehículos livianos, pesados y extrapesados en aceras, parterres y áreas verdes; El artículo 38 del código ibidem prescribe que: “Todo propietario de vehículo que infrinja lo previsto en el artículo anterior, pagará una multa equivalente al 50% de una remuneración básica unificada, mientras que el COIP en concordancia con la Ley de Tránsito y su reglamento establecen una sanción pecuniaria del 10% de una remuneración básica unificada.

De antemano agradezco su colaboración.

1.- ¿Conoce usted sobre la aplicación del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja en cuanto a estacionamiento se refiere?

**SI ( )**

**NO ( )**

2.- ¿Conoce cuál es la sanción por estacionar un vehículo en un lugar no permitido de acuerdo al COIP, en concordancia con la Ley de Tránsito?

**a.- 20% SBU**

**( )**

**b.- 40% SBU**

**( )**

**c.- 10% SBU**

**( )**

**d. No conoce**

**( )**

3.- ¿Considera que la sanción administrativa establecida en el Código Municipal (50% SBU), impuesta por concepto de estacionamiento de vehículos en aceras es proporcional a la establecida en el COIP (10% SBU)?

**SI ( )**

**NO ( )**

**PORQUE.....**

.....

.....

4.- ¿A su criterio, considera que existe incongruencia entre la sanción pecuniaria establecida en el Código Municipal y el Código Orgánico Integral Penal en cuanto al estacionamiento de vehículos en las aceras del cantón Loja?

**SI ( )**

**NO ( )**

5.- ¿Considera usted que la sanción pecuniaria establecida en el Art. 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja, violenta al principio de proporcionalidad establecido en el Art. 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador? *(La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.)*

**SI ( )**

**NO ( )**

**PORQUE**.....

.....

6.- ¿Está usted de acuerdo con la elaboración de un proyecto con la finalidad de derogar el Art. 37 y 38 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja, a fin de garantizar el respeto a la seguridad jurídica y principio de proporcionalidad, así como evitar afectar la vulneración de derechos a los ciudadanos del cantón Loja?

**SI ( )**

**NO ( )**

**PORQUE**.....

.....

**GRACIAS POR SU COLABORACIÓN**

## 11.2 Formato de Entrevista



### UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA FACULTAD JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA CARRERA DE DERECHO

Distinguido profesional del Derecho. -

De manera respetuosa solicito, se designe contestar las siguientes preguntas, de esta encuesta que versa sobre el título **“INCONGRUENCIA NORMATIVA DEL CÓDIGO MUNICIPAL DE VÍA PÚBLICA, CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE DEL GAD MUNICIPAL DE LOJA, CON LAS REGULACIONES ESTABLECIDAS EN EL COIP Y REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO A LAS SANCIONES POR USO DE LA VÍA PÚBLICA PARA FINES DE ESTACIONAMIENTO”**, cuyos resultados servirán para la culminación de mi investigación.

**Nota:** El Art. 37 del Código Municipal de Vía Pública, Circulación y Transporte del Gad Municipal de Loja señala que: “Se prohíbe terminantemente el estacionamiento de vehículos livianos, pesados y extrapesados en aceras, parterres y áreas verdes; El artículo 38 del código ibidem prescribe que: “Todo propietario de vehículo que infrinja lo previsto en el artículo anterior, pagará una multa equivalente al 50% de una remuneración básica unificada, mientras que el COIP en concordancia con la Ley de tránsito y su reglamento establecen una sanción pecuniaria del 10% de una remuneración básica unificada.

De antemano agradezco su colaboración.

### **Cuestionario:**

- 1.- ¿Qué criterio le merece a usted, que, en caso de dejar su vehículo estacionado sobre una acera, pueda ser sancionado tanto por Inspectores de la Comisaria Municipal de Tránsito, como por Agentes Civiles de Tránsito del GAD Municipal de Loja?
  
- 2.- ¿Considera usted que la imposición de una multa de 50% de un SBU por concepto de estacionar su vehículo sobre una acera en base a las ordenanzas municipales, es excesiva en comparación al 10% impuesto por el Código Orgánico Integral Penal y la Ley de Tránsito?
  
- 3.- ¿Considera usted que la Municipalidad de Loja, emite normas que solamente mantienen un fin recaudatorio, sin pensar en los derechos de los ciudadanos?
  
- 4.- ¿A su criterio considera que solamente un ente de control debería sancionar las infracciones en materia de tránsito en la Ciudad de Loja?
  
- 5.- ¿Qué alternativa o sugerencia plantearía usted ante la Municipalidad, para evitar una posible vulneración de derechos ante la existencia de normas que sancionan de manera desproporcional un mismo hecho?

**GRACIAS POR SU COLABORACIÓN**