



Universidad
Nacional
de Loja

Universidad Nacional de Loja

Facultad Jurídica Social Administrativa

Carrera de Derecho

“Modificar el régimen penal de tránsito para quién conduce un vehículo automotor en estado de embriaguez y garantizar la seguridad vial ciudadana”

Trabajo de Integración Curricular previa a la Obtención del Título de Abogada
--

AUTORA:

Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo

DIRECTORA:

Dra. Jenny Maritza Jaramillo Serrano, Mg. Sc.,

Loja – Ecuador

2024

Certificación



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

**Sistema de Información Académico
Administrativo y Financiero - SIAAF**

CERTIFICADO DE CULMINACIÓN Y APROBACIÓN DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, **Jaramillo Serrano Jenny Maritza**, director del Trabajo de Integración Curricular denominado **MODIFICAR EL RÉGIMEN PENAL DE TRÁNSITO PARA QUIÉN CONDUCE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL CIUDADANA**, perteneciente al estudiante **Daniela Elizabeth Jumbo**, con cédula de identidad N° **1105512659**.

Certifico:

Que luego de haber dirigido el **Trabajo de Integración Curricular**, habiendo realizado una revisión exhaustiva para prevenir y eliminar cualquier forma de plagio, garantizando la debida honestidad académica, se encuentra concluido, aprobado y está en condiciones para ser presentado ante las instancias correspondientes.

Loja, 16 de Febrero de 2024



JENNY MARITZA
JARAMILLO SERRANO

F) -----

**DIRECTOR DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN
CURRICULAR**



Certificado TIC/TT.: UNL-2024-000045

1/1
Educamos para Transformar

Autoría

Yo, **Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo**, declaro ser la autora del Trabajo de Integración Curricular, y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y sus representantes jurídicos, de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido del mismo. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja la publicación de mi Trabajo de Integración Curricular, en el Repositorio Digital Institucional - Biblioteca Virtual.

Firma:

Cédula de identidad: 1105512659

Fecha: 16 de septiembre de 2024

Correo electrónico: daniela.jumbo@unl.edu.ec

Teléfono: 0963879109

Carta de autorización por parte de la autora, para consulta, reproducción o total y/o publicación electrónica del texto completo de Trabajo de Integración Curricular.

Yo, **Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo**, declaro ser la autora del Trabajo de Integración Curricular denominado: **Modificar el régimen penal de tránsito para quién conduce un vehículo automotor en estado de embriaguez y garantizar la seguridad vial ciudadana**, como requisito para optar por el Título de **Abogada**, autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que, con fines académicos, muestre la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido en el Repositorio Digital Institucional.

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

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del Trabajo de Integración Curricular que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, suscribo, en la ciudad de Loja, a los dieciséis días del mes de septiembre del dos mil veinticuatro.

Firma:

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo

Cédula de identidad: 1105512659

Dirección: Esteban Godoy

Correo electrónico: daniela.jumbo@unl.edu.ec

Teléfono: 0963879109

DATOS COMPLEMENTARIOS

Director del Trabajo de Integración Curricular:

Dra. Jenny Maritza Jaramillo Serrano, Mg. Sc.,

Dedicatoria

Quiero dedicar la finalización de este Trabajo y el transcurso de mi carrera universitaria principalmente a Dios y a la Virgen del Cisne, quienes, mediante sus bendiciones, fueron mi soporte y orientación en mi camino, marcando la consecución de un objetivo en mi vida.

A mi madre, Glorita y a Edgar (a quién considero como un padre) quienes a pesar de la distancia, con sus consejos y enseñanzas ha sido sin duda alguna un apoyo fundamental en mi vida tanto personal como académica, su ayuda constante estuvo presente en cada etapa, siendo mi sustento, valentía y motivación para continuar con mis estudios, aun cuando sentía decaer, son unos padres ejemplares, y quedo agradecida el haberme inculcado valores a través de su ejemplo de esfuerzo, sacrificio, valentía y perseverancia.

Quisiera dedicar mi esfuerzo y agradecer de manera especial a aquel ser querido BJ por su presencia en las circunstancias más adversas, se preocupó de mi persona y progreso, me brindó ánimos en mis momentos más críticos, compartió mis alegrías por mis logros y celebró conmigo la culminación de cada ciclo académico. Con mucho amor.

A mis queridos hermanos Jaime, Vicente, Linda y mis sobrinos Carlos, Maribel, Cristian, y Santiaguito por acompañarme, su presencia es un pilar fundamental.

Con todo mi amor y gratitud infinita, mi esfuerzo para todos ustedes.

Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo

Agradecimiento

Deseo expresar mi más sincero agradecimiento y gratitud hacia la Universidad Nacional de Loja y a cada uno de los docentes universitarios quienes impartieron sus conocimientos y experiencias a lo largo de todo mi período académico. Sus aportaciones fueron una oportunidad fundamental para mi formación tanto académica, profesional y personal.

A mis queridos padres y familiares quiero expresar mi más profundo agradecimiento por ser mi roca inquebrantable, por enseñarme que, con perseverancia y amor incondicional, cualquier meta es alcanzable. Vuestra constante guía y apoyo han sido mi mayor fortaleza y no hay palabras suficientes para expresar cuánto valoro su presencia.

De igual manera quiero brindar mis francos agradecimientos a mi directora del Trabajo de Integración Curricular, la Dra. Jenny Maritza Jaramillo Serrano, Mg. Sc., quién con sus conocimientos, experiencia, sabiduría y profesionalismo dirigió mi trabajo de la manera idónea para proceder adecuadamente al desarrollo del mismo, aportando con sus ideas, correcciones y consejos que permitieron la culminación de esta investigación.

A mis apreciadas amigas, por apoyarme generosamente y por el afecto brindado cada día, dentro y fuera de la universidad.

También, mi agradecimiento cordial y respetuoso a mi tutor de Trabajo de integración Curricular, el Dr. Freddy Ricardo Yamunaque Vite, quien amablemente me prestó su respaldo, ayuda y colaboración en la ejecución de este proyecto.

Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo

Índice de contenidos

Portada	i
Certificación	ii
Autoría	iii
Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
Índice de contenidos	vii
Índice de tablas	xi
Índice de figuras	xii
Índice de anexos	xiii
1 Título	1
2 Resumen	2
Abstrac	5
3 Introducción	8
4 Marco Teórico	10
4.1 Estado de embriaguez.....	10
4.1.1 Estado de embriaguez como causa de accidentes de tránsito	14
4.2 Conducción de vehículos en estado de embriaguez.....	16
4.3 Seguridad Vial	30
4.4 Educación vial	35
4.5 Bien Jurídico Protegido.....	37
4.5.1 Derecho a la vida	40
4.5.2 Derecho a la integridad personal.....	43
4.5.3 Derecho a la salud.....	45
4.6 Políticas públicas.....	47

4.7	Debido Proceso	51
4.8	Tutela judicial efectiva	53
4.9	Infracciones de Tránsito	55
4.9.1	Clasificación de las Contravenciones de Tránsito	57
4.9.2	La Culpa	60
4.9.3	Formas de la Culpa	62
4.10	El deber objetivo de cuidado	67
4.11	Sanción en la contravención de conducción de vehículo en estado de embriaguez en el régimen penal ecuatoriano	69
4.11.1	Análisis del tipo penal	74
4.12	Proporcionalidad de la pena	77
4.13	Tipo penal	79
4.14	Contradicción Jurídica y Antinomia	80
4.14.1	Interpretación de la ley y aplicación de la ley	82
4.15	Derecho comparado	87
4.15.1	Bolivia	87
4.15.2	Honduras	90
4.15.3	Chile	92
5	Metodología	94
5.1	Materiales Utilizados	94
5.2	Descripción de los métodos	95
5.2.1	Método Científico	95
5.2.2	Método Analítico	95
5.2.3	Método Sintético	95
5.2.4	Método Deductivo	95

5.2.5	Método Inductivo.....	95
5.2.6	Método Hermenéutico	96
5.2.7	Método Comparativo	96
5.2.8	Método Mayéutico.....	96
5.2.9	Método Estadístico.....	96
5.3	Técnicas.....	96
5.3.1	Encuesta	96
5.3.2	Entrevistas.....	97
5.4	Revisión documental.....	97
6	Resultados.....	97
6.1	Resultado cuantitativos-Encuestas.....	97
6.1.1	Primera pregunta.....	97
6.1.2	Segunda Pregunta.....	99
6.1.3	Tercera pregunta	102
6.1.4	Cuarta Pregunta.....	105
6.1.5	Quinta Pregunta	107
6.2	Resultados de cualitativos-entrevistas.....	109
6.2.1	Primera pregunta.....	109
6.2.2	Segunda Pregunta.....	111
6.2.3	Tercera Pregunta	113
6.3	Estudio de casos... ..	116
6.3.1	Caso Nro. 1	116
6.3.2	Caso Nro. 2	118
7	Discusión.....	121
7.1	Verificación de objetivos	121

7.1.1	Verificación de objetivo General.....	121
7.1.2	Verificación de objetivos Específicos.....	122
7.2	Fundamentación jurídica para la propuesta de reforma legal	125
8	Conclusiones.....	128
9	Recomendaciones.....	131
9.1	Propuesta de reforma legal.....	133
9.1.1	Proyecto de Reforma al Código Orgánico Integral Penal.....	133
10	Bibliografía.....	139
11	11. Anexos.....	149

Índice de tablas

Tabla 1	Clasificación de las contravenciones de tránsito.	57
Tabla 2	Parámetros para análisis del tipo penal.	74
Tabla 3	Cuadro estadístico de la pregunta 1.	97
Tabla 4	Cuadro estadístico de la pregunta 2.	100
Tabla 5	Cuadro estadístico de la pregunta 3.	102
Tabla 6	Cuadro estadístico de la pregunta 4.	105
Tabla 7	Cuadro estadístico de la pregunta 5.	107

Índice de figuras

Figura 1	Representación gráfica de datos estadísticos de sancionados, periodo 2019.....	19
Figura 2	Representación gráfica de datos estadísticos de sancionados, periodo 2020.....	20
Figura 3	Representación gráfica estadística sancionados, periodo 2021.....	20
Figura 4	Representación gráfica estadística de sancionados periodo 2022.....	21
Figura 6	Representación Gráfica Pregunta 1.....	98
Figura 7	Representación Gráfica Pregunta 2.....	100
Figura 8	Representación Gráfica Pregunta 3.....	103
Figura 9	Representación Gráfica Pregunta 4.....	105
Figura 10	Representación Gráfica Pregunta 5.....	108

Índice de anexos

Anexo 1 Informe Favorable de estructura y coherencia del proyecto de Integración Curricular	149
Anexo 2 Designación de director del Trabajo de Integración Curricular.....	153
Anexo 3 Formato de Entrevista	154
Anexo 4 Formato de encuesta.....	156
Anexo 5 Declaratoria de Aptitud Legal de Titulación.....	159
Anexo 6 Certificado de Traducción del Resumen al idioma inglés	160

1 Título

“Modificar el régimen penal de tránsito para quién conduce un vehículo automotor en estado de embriaguez y garantizar la seguridad vial ciudadana”

2 Resumen

En el presente Trabajo de Integración Curricular titulado **“Modificar el régimen penal de tránsito para quién conduce un vehículo automotor en estado de embriaguez y garantizar la seguridad vial ciudadana”** se llevó a cabo un estudio doctrinal, comparativo y jurídico motivado por el interés de analizar alternativas para disminuir los altos índices de accidentes de tránsito en las vías ecuatorianas, pues en la actualidad es evidente la vulneración al derecho a la seguridad vial ciudadana por el aumento significativo de siniestralidad vial que se difunde a través de noticias y más espacios informáticos que nos dan a conocer la cruda realidad que atraviesa nuestro estado ecuatoriano, en cuanto al peligro que se enfrentan los bienes jurídicos protegidos ante la conducta irresponsable de quién ejecuta la conducción de un vehículo en estado de embriaguez. Este problema de índole social y jurídico surge por el alto impacto negativo y debe ser abordado desde raíz, de alguna manera nos centramos en que las sanciones estipuladas para esta contravención de tránsito son demasiado leves y permisivas, no es posible que a mayor grado de alcohol menor sanción, debe realizarse una reforma tendiente a aplicar medidas más drásticas y proporcionales al grado de alcohol, sin centrarnos en la pena privativa de libertad porque la misma es de última ratio, sino más bien aplicar mayor severidad en la licencia de conducir que habilita al conductor, esto porque afecta no solo a un grupo de personas, sino a todos los ciudadanos del territorio ecuatoriano, quienes a diario se exponen al riesgo de convertirse en víctimas de accidentes de tránsito.

El estado de embriaguez indudablemente tiene un proceso, desde la ingestión de la bebida alcohólicas hasta la absorción en el estómago, evaporación y sube hasta entrar en contacto directo con el cerebro experimentando el individuo una sensación de euforia, exaltación y alteración. Por eso señalamos que la persona que ingiere bebida alcohólica y ejecuta la conducción, se encuentra disminuidas sus capacidades de maniobrar el vehículo cuando se presente una situación de riesgo que pueda generar un accidente de tránsito, por ejemplo, conforme al grado de alcohol ingerido se presenta los efectos negativos, y al tratarse de un exceso, la bebida se postra en el lóbulo parietal e incapacita temporalmente la sensibilidad, es decir no siente dolor frente a un golpe, mucho menos tiene capacidad para mantener un diálogo de ser el caso con un Agente Civil de Tránsito o Policía Nacional, su capacidad cognitiva se encuentra afectada por la bebida alcohólica, por esta intoxicación no está en condiciones de controlar sus reflejos durante la conducción, pues la persona bajo estos efectos tiene un pensamiento erróneo o precipitado, produciendo alteraciones como pérdida del miedo, resultando en autoconfianza equívoca. De allí radica de que el problema de

conducir un vehículo en estado de embriaguez, representa un evidente peligro o riesgo a la seguridad de todos los usuarios viales.

A lo largo de la presente investigación, se estudió este problema social y jurídico que enfrentamos como ciudadanos, el cual no se limita únicamente a nivel local, sino que los accidentes de tránsito con o sin resultado de muerte, están adquiriendo cada vez mayor impacto a nivel nacional e incluso internacional. Desde esta perspectiva, se puede analizar las repercusiones que ha tenido este fenómeno, las consecuencias que enfrentan las víctimas de tales accidentes, quienes corren el peligro de perder su vida, o de sufrir una incapacidad de días o tratarse de una incapacidad permanente que repercute en su proyecto de vida. Es importante destacar que el Estado desarrolla un papel crucial de mitigar y abordar este problema a través de la implementación de políticas públicas para sensibilizar al conductor del daño que pueden ocasionar el ejecutar dicha acción, al incumplir con su deber objetivo de cuidado, sin embargo, la situación ha rebasado de la capacidad de las autoridades y por eso se evidencian las significativas tasas de siniestralidad. En este sentido contribuir a las autoridades ecuatorianas con ideas de sanciones y educación de los conductores es nuestra responsabilidad como estudiosos del derecho, de esa forma colaboramos a dar soluciones al problema en beneficio de todos los usuarios viales, ya que somos todos los ciudadanos quienes vivimos la cruda realidad impactante directamente.

Si bien existe legislación estipulada en el artículo 385 del COIP, donde sanciona a los conductores en estado de embriaguez, en la actualidad no ha sido suficiente o no tiene el efecto intimidante mucho menos sancionatorio, en otras palabras, los accidentes de tránsito se evidencian en el número de sancionados ya sea por ser un infractor frecuente o primerizo, en tal caso también se visualiza que el gran número de sancionados se estipula con mayor tasa en el numeral 3 ibidem, y si nos damos cuenta en este numeral existe una simple sanción de suspensión de 60 días, no hay una severidad como la rebaja de puntos y por lo tanto cancelar una pena pecuniaria es sencillo, y si hablamos de una pena privativa de libertad, no se aplica en su totalidad por su carácter de última ratio.

La actual problemática genera mucha inseguridad y de allí surge la necesidad de abordar la problemática que frenen los porcentajes de accidentes de tránsito, el presente Trabajo de Integración Curricular se propone ofrecer soluciones o alternativas que los miembros de la Asamblea Nacional pueden considerar para promover un ambiente más seguro. Para mayor sustentación y dar a conocer los resultados de la presente investigación nos permitimos usar y

aplicar materiales como fuentes bibliográficas tanto físicas como digitales integradas dentro del marco teórico y que se evidencian en las citas y bibliografía. Además, se utilizó diversos métodos que permitieron llevar a cabo la presente investigación, entre los cuales se destacan el método científico, inductivo, comparativo, hermenéutico y mayéutico. Así mismo se emplearon técnicas de campo como encuestas y entrevistas a profesionales del derecho especializados en materia de tránsito, permitiendo fundamentar la propuesta de reforma mediante un análisis jurídico y comparativo, como también se llevó a cabo el estudio de casos que respaldan la investigación del problema asociado a quienes conducen vehículo en estado de embriaguez.

Palabras claves: Estado de embriaguez, conducción en estado de embriaguez, usuarios viales, accidentes de tránsito, seguridad vial ciudadana.

Abstrac

In the current Curricular Integration Work entitled "**Modify the criminal traffic regime for those who drive a motor vehicle while intoxicated and guarantee citizen road safety**" a doctrinal, comparative and legal study was carried out motivated by the interest of analyzing alternatives to reduce the high rates of traffic accidents on Ecuadorian roads, since currently the violation of the citizen's right to road safety is evident due to the significant increase in road accidents that is disseminated through news and more information spaces that give us to know the harsh reality that our Ecuadorian state is going through, regarding the danger that protected legal assets face in the face of the irresponsible behavior of those who drive a vehicle while intoxicated. This social and legal problem arises due to the high negative impact and must be addressed from the roots, in some way we focus on the fact that the sanctions stipulated for this traffic violation are too light and permissive, it is not possible that at a higher level of alcohol lesser sanction, a reform must be carried out aimed at applying more drastic measures proportional to the level of alcohol, without focusing on the custodial sentence because it is of last ratio, but rather applying greater severity in the driver's license that qualifies the driver, this because it affects not only a group of people, but all citizens of Ecuadorian territory, who are exposed daily to the risk of becoming victims of traffic accidents. This social and legal problem arises due to the high negative impact and must be addressed from the roots, in some way we focus on the fact that the sanctions stipulated for this traffic violation are too light and permissive, it is not possible that at a higher level of alcohol lesser sanction, a reform must be carried out aimed at applying more drastic measures proportional to the level of alcohol, without focusing on the custodial sentence because it is of last ratio, but rather applying greater severity in the driver's license that qualifies the driver, this because it affects not only a group of people, but all citizens of Ecuadorian territory, who are exposed daily to the risk of becoming victims of traffic accidents.

The state of drunkenness undoubtedly has a process, from ingestion of the alcoholic beverage to absorption in the stomach, evaporation and rises until it comes into direct contact with the brain, the individual experiencing a sensation of euphoria, exaltation and alteration. That is why we say that the person who drinks an alcoholic beverage and drives has a diminished ability to maneuver the vehicle when a risk situation arises that could cause a traffic accident, for example, according to the degree of alcohol ingested, regarding an excess, the drink prostrates itself in the parietal lobe and temporarily incapacitates sensitivity, that is, not to feel pain in the case of a blow, much less to have the capacity to maintain a dialogue, if applicable, with a Civil Traffic Agent or National

Police, his cognitive capacity is affected by the alcoholic beverage, due to this intoxication he is not in a position to control his reflexes while driving, since the person under these effects has erroneous or hasty thinking, producing alterations such as loss of fear resulting in equivocal self-confidence. Hence the problem of driving a vehicle while intoxicated represents an obvious danger or risk to the safety of all road users.

Throughout the current research, this social and legal problem that we face as citizens was studied, which is not limited only to the local level, but traffic accidents with or without resulting in death are acquiring an increasingly greater impact at the national level, and even international. From this perspective, it is possible to analyze the repercussions that this phenomenon has had, the consequences faced by the victims of such accidents, who are in danger of losing their lives, or of suffering a disability for days or being a permanent disability that has an impact on his life project. It is important to highlight that the State plays a crucial role in mitigating and addressing this problem through the implementation of public policies to sensitize the driver of the damage that they can cause when carrying out said action, by failing to comply with their objective duty of care, however, the situation has exceeded the capacity of the authorities and that is why the significant accident rates are evident. In this vein, contributing to the Ecuadorian authorities with ideas for sanctions and driver education is our responsibility as legal scholars, in this way we collaborate to provide solutions to the problem for the benefit of all road users, since we are all citizens who live the shocking harsh reality directly.

Although there is legislation stipulated in article 385 of the COIP, which penalizes drunk drivers, currently it has not been sufficient or does not have the intimidating effect much less sanctioning effect, in other words, traffic accidents are evident in the number of sanctioned either for being a frequent or first-time offender, in this case it is also seen that the greatest number of sanctioned is stipulated with a higher rate in numeral 3 *ibidem*, and if we realize in this numeral there is a simple sanction of suspension of 60 days, there is no severity like the reduction of points and therefore canceling a pecuniary sentence is simple, and if we talk about a custodial sentence, it is not applied in its entirety due to its *ultima ratio* nature.

The current problem generates a lot of insecurity and from there arises the need to address the problem that stops the percentages of traffic accidents, this Curricular Integration Work aims to offer solutions or alternatives that the members of the National Assembly can consider to promote a safer environment. For greater support and to make known the results of this research, we allow

ourselves to use and apply materials such as physical and digital bibliographic sources integrated within the theoretical framework and which are evidenced in the citations and bibliography. In addition, various methods were used to carry out this research, among which the scientific, inductive, comparative, hermeneutic and maieutic methods stand out. Likewise, field techniques such as surveys and interviews with legal professionals specialized in traffic matters were used, which allowed the reform proposal to be founded through a legal and comparative analysis, as well as the case study that supported the research of the problem associated with those who drive a vehicle while intoxicated.

Keywords: Drunken state, drunk driving, road users, traffic accidents, citizen road safety.

3 Introducción

En el presente Trabajo de Integración Curricular titulado **“Modificar el régimen penal de tránsito para quién conduce un vehículo automotor en estado de embriaguez y garantizar la seguridad vial ciudadana”** versa sobre un estudio jurídico, comparativo y doctrinario respecto a las sanciones en la contravención penal para el conductor en estado de embriaguez, se analizó y estudió los altas tasas de accidentes de tránsito a nivel local y nacional, incluso se tomó en consideración los porcentajes a nivel internacional, para establecer el problema social de siniestralidad vial. Así mismo se evidenció en la investigación que el estado ecuatoriano no ha arraigado la problemática de raíz pese a los esfuerzos empleados, el problema para las autoridades a quedado en letra muerta, al igual que la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible quienes pretendían reducir en un 50% los accidentes de tránsito para el 2030, cifra que se encuentra lamentablemente lejana por el momento, ante el aumentado significativo de accidentes de tránsito. De la misma manera se estudió los posibles mecanismos para prevenir la conducción de vehículo en estado de embriaguez del que impliquen o no, daños a la integridad personal o mortalidad, considerando la normativa vigente desde la norma suprema, como es la Constitución de la República del Ecuador, refiere taxativamente el deber fundamental encomendado al Estado de salvaguardar la seguridad humana y otros derechos conexos que se ven involucrados ante el problema de beber y conducir. Igualmente, se tomó en cuenta tratados e instrumentos internacionales que buscan salvaguardar derechos intrínsecos al conductor y demás usuarios viales, como también normativa de legislaciones comparadas afines con la protección de la inseguridad vial ciudadana, la vida, integridad personal de las personas.

Es importante enfrentar la problemática y optar por soluciones desde una perspectiva orientadora, coercitiva, sancionadora y pedagógica, en donde se puedan implementar medidas encaminadas a la prevención de accidentes de tránsito, así como llevar a cabo una correcta y completa aplicación de las sanciones principales o accesorias a los infractores de tránsito por parte de los jueces de tránsito, además dar un seguimiento al proceso educativo en caso de reincidencia de los transgresores, con el fin de dar cumplimiento tanto a las medidas correctivas como a las educativas. Esto con el objetivo de evitar favoritismos al infractor y disminuir en la medida de lo posible ejecutar esta conducta negligente que pone en peligro bienes jurídicos protegidos.

En el desarrollo del presente Trabajo de Integración Curricular se verificó un objetivo general que consiste en: “Realizar un estudio jurídico, comparativo y doctrinario de las sanciones en la

contravención del régimen penal de tránsito en la legislación ecuatoriana para quién conduzca en estado de embriaguez”.

Además, se pudieron comprobar los objetivos específicos planteados en el presente proyecto, los cuales se detallan a continuación, siendo el primer objetivo específico que radica en: “Determinar que las sanciones en contravenciones de tránsito en estado de embriaguez tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal son leves, lo que conlleva a repercusiones adversas para la seguridad vial ciudadana”. El segundo objetivo específico es: “Demostrar mediante el estudio de legislaciones comparadas la necesidad de modificar el régimen sancionador en contravenciones que permitan frenar los accidentes de tránsito y a la vez corregir la conducta negligente del conductor en estado de embriaguez”. Y el tercer objetivo específico “Proponer una reforma al Art. 385 del Código Orgánico Integral Penal, respecto de la implementación de la inhabilitación temporal de la licencia de conducir proporcional al grado de alcohol en la sangre del conductor, siendo el caso de reincidencia se someta a seguir un taller obligatorio de educación vial”.

Así mismo, el presente proyecto se encuentra formado por una estructura de contenidos que se abordó dentro del marco teórico de la siguiente manera: Estado de embriaguez, Estado de embriaguez como causa de accidentes de tránsito, Conducción de vehículos en estado de embriaguez, Seguridad vial, Bienes jurídicos protegidos, Derecho a la vida, Derecho a la integridad personal, Derecho a la salud, Políticas públicas, Tutela judicial efectiva, Debido proceso, Infracciones de Tránsito, La Culpa, Elementos de la Culpa, El deber objetivo de cuidado, Sanción en la contravención de conducción de vehículo en estado de embriaguez en el régimen penal ecuatoriano, Proporcionalidad de la pena, Tipo penal, Contradicción jurídica y Antinomia, Interpretación de la ley y aplicación de la ley, Derecho comparado de países como Bolivia, Honduras, Chile.

Finalmente en el presente trabajo, se describe las conclusiones y recomendaciones producto del todo el desarrollo de la investigación, con la finalidad de presentar una propuesta de reforma al artículo 385 del Código Orgánico integral Penal para fomentar la severidad en las sanciones y aplicar talleres obligatorios de educación vial para los infractores reincidentes en la contravención culposa y garantizar la seguridad vial ciudadana como también, precautelar la vulneración de derechos fundamentales conexos, reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador.

4 Marco Teórico

A efectos de recabar información bibliográfica que guarde relación con el objeto central del tema de estudio, se evidenciará el aporte de varios autores que sustentan el presente trabajo, a continuación, se precisa el contenido teórico que surge de las variables que son base de este proyecto de investigación:

4.1 Estado de embriaguez

Para el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia (2015, p. 9), el estado de embriaguez puede ser entendido como un estado transitorio de intoxicación aguda que se presenta en el cuerpo, en el que intervienen procesos psíquicos y físicos, con variabilidad de intensidad, y que pueden ser objeto de evaluación a través de un examen médico. En cuanto a la intensidad, ésta dependerá del tipo y la cantidad de la sustancia que se haya ingerido.

En el caso específico de intoxicación por alcohol etílico, es bien conocida la aceptación social de la venta y consumo de las bebidas que lo contienen en muchos sectores del mundo, pese a que no son ajenas las consecuencias de su ingesta, produciendo cambios en el organismo, de orden psicológico, neurológico y orgánico, que además de poner en riesgo la seguridad de la persona embriagada, pueden llegar a afectar la seguridad de otras personas, tal es el caso de los conductores de vehículos automotores que efectúan labores que traen consigo implicaciones de responsabilidad.

Consecuentemente, se puede distinguir un vínculo entre el cometimiento de ciertas infracciones y el estado de embriaguez del infractor en materia de tránsito, que es lo ocurre precisamente cuando se violenta un bien jurídico protegido a raíz de haber ingerido sustancias alcohólicas, haber ejecutado la conducción de un vehículo automotor e infringido un tipo penal de los sancionados por la legislación.

En este sentido, la determinación de un estado de intoxicación por alcohol se basa en las pruebas que la ciencia médica ha desarrollado para que, con la mayor precisión posible, los resultados obtenidos gocen de fiabilidad, y se puedan utilizar en las diligencias judiciales que correspondan. En estos procesos intervienen los diversos actores de la Función Judicial, de acuerdo

a las atribuciones contempladas previamente en la ley, con apego irrestricto a la responsabilidad ética y moral de todo servidor público.

El estado de embriaguez, en criterio de Mabel Goldstein (2008) menciona que es “La alteración de las facultades intelectuales, causada por el alcohol” (p. 245). En términos más amplios, el estado de embriaguez se define como las alteraciones físicas o mentales experimentadas por un individuo como consecuencia del consumo de alcohol u otras sustancias sujetas a fiscalización, manifestándose en la disminución progresiva de las capacidades motoras, la pérdida de la conciencia o actividad cerebral, así como en la afectación del equilibrio y la actitud, en consonancia con la concentración de alcohol presente en la sangre, induce modificaciones en el comportamiento y actitud de la persona en el momento de ejercer la toma de decisiones.

El Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 243 en cuanto al estado de embriaguez determina taxativamente:

El estado de embriaguez y la intoxicación por sustancias estupefacientes se definen, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo” (Asamblea Nacional del Ecuador , 2012).

En otras palabras, el estado de embriaguez conduce a la pérdida de la capacidad cognitiva cuando se ha consumido una cantidad sustancial de bebidas alcohólicas en consonancia con la velocidad con que se haya llevado a cabo la ingesta, el nivel, tipo de bebidas, el grado de concentración de la bebida, la ingestión previa de alimentos u otros factores determinantes, estos elementos inciden en el resultado y la manifestación del estado de embriaguez. Este fenómeno impacta progresivamente en el equilibrio del individuo, propiciando la transgresión de normativas de tránsito o circulación, debido a la disminución de la concentración, entre otras afectaciones que influyen al mismo tiempo en el comportamiento. Dichas consecuencias, que van desde síntomas como náuseas hasta la posibilidad de quedarse dormido al volante, resultan una conducta de naturaleza altamente peligrosa.

En nuestro Régimen Penal Ecuatoriano la ingesta de alcohol y la conducción de vehículo automotor es una combinación extremadamente peligrosa, nuestro tipo penal tipifica y sanciona específicamente el solo hecho de conducir un vehículo en estado de embriaguez inclusive si aún no se ha ocasionado delito culposo, este comportamiento a su vez se configura como una contravención de tránsito muy grave ya que, tiene una alta probabilidad de dejar daños en la integridad física de los usuarios de la vía. El artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal (2014) establece la escala en gramos de alcohol o intoxicación en la sangre, que influyen directamente en la anulación de capacidades psicomotrices del metabolismo humano.

Estos grados de intoxicación causa efectos sobre su conciencia, voluntad, comportamiento del individuo. Por ejemplo, una persona sobria que cuenta con buenas condiciones físicas y mentales, tiene una perfecta capacidad de concentración, habilidades comunicativas en caso de ser necesario entablar un dialogo con autoridades de control, son responsables, puede maniobrar un vehículo cuando el caso amerite o desarrollar otras destrezas al momento de conducir un vehículo automotor con compromiso y cuidado. En contraposición, es muy diferente a una persona que conduce bajo los efectos de intoxicación, es lógico que por el alcohol no esté en condiciones de controlar sus reflejos durante la conducción, ya que la persona en estas circunstancias tiene un pensamiento erróneo o precipitado, produciendo alteraciones como euforia, pérdida del miedo resultando en autoconfianza equívoca.

Consecuentemente esta conducta prohibida implica factores de peligrosidad vial característica ya que, las habilidades motoras del conductor disminuyen por completo, porque el conductor está bajo el efecto de alcohol, aumentando considerablemente el riesgo de un accidente de tránsito. Esto compromete la seguridad vial puesto que el usuario tiene confianza en que el conductor ejecuta la acción de conducción de manera segura y responsable y en este caso el comportamiento imprudente del conductor reduce dicha confianza, subsistiendo desamparada y desprotegida la seguridad vial.

Por su parte, Cabanellas (2015) refiere que el estado de embriaguez es: “La turbación de las facultades causada por la abundancia con que se ha bebido vino u otro licor” (p. 116) El jurista Cabanellas en su Diccionario Jurídico Elemental nos brinda una concepción lacónica a lo que nos referimos con términos jurídicos a estado de embriaguez. Este estado se caracteriza por la ingestión de bebidas alcohólicas, independientemente del porcentaje o grado de alcohol presente en la

bebida. Como secuela de esta ingesta, el individuo experimenta una disminución en sus capacidades para discernir, así como para mantener control y dominio sobre sus acciones, mostrando una conducta agresiva ante cualquier comentario que discrepe su opinión, se siente atacado y su accionar es hacer buscar pleito y evitar solventar la controversia hasta tener la razón, en otras palabras la persona experimenta una fase de hiperexaltación, con pérdida del juicio puesto que el alcohol se ha acentuado en el lóbulo temporal. Este estado de embriaguez sobrelleva una afectación total de las actividades motrices del cuerpo, ya que reduce la coordinación tanto física como mental.

El diccionario médico citado por Gallardo (2015) sostiene que el estado de embriaguez es el: “Estado transitorio caracterizado por una falta de coordinación motora y un oscurecimiento de la conciencia; puede estar provocado por una intoxicación de alcohol, estupefacientes, oxígeno en submarinistas, monóxido de carbono, etcétera” (p. 14). Conseguimos asumir que, de acuerdo con la definición mencionada, el estado de embriaguez es el deterioro progresivo de las habilidades cognitivas, el razonamiento y las respuestas fisiológicas de un individuo, se relaciona directamente con el estado etílico, producto de la intoxicación por la ingesta de sustancias degradantes como las bebidas alcohólicas. Este fenómeno exhibe una relación directa con la cantidad de alcohol ingerido y la capacidad de retención individual, considerando la variabilidad en la respuesta de cada sujeto y la resultante afectación. Es crucial reconocer que el impacto del consumo de sustancias depresivas, como el alcohol etílico, sigue un curso secuencial, a diferencia de otras sustancias como las estupefacientes las mismas que manifiestan una afectación inmediata.

Es decir, a medida que transcurre el tiempo, se acumula la ingesta en el cerebro y se produce una gradual disminución de las capacidades psíquicas del individuo, obviamente de manera temporal. Primeramente, se experimenta una fase en la que se reduce la capacidad crítica para analizar de manera lógica y fundamentada. Consecutivamente, se observan incoherencias en la expresión verbal y una pérdida de equilibrio en el comportamiento del sujeto considerado un grave riesgo para el tránsito. Por último, se alcanza la etapa de sueño profundo o inconsciencia, evidenciando un estado de intoxicación pronunciado. Este proceso refleja la complejidad y la progresión del impacto del alcohol etílico en las funciones físicas y cognitivas del individuo.

4.1.1 Estado de embriaguez como causa de accidentes de tránsito

Una de las principales causas de los frecuentes accidentes de tránsito en nuestro Estado Ecuatoriano radica en la conducción de vehículos automotores bajo la influencia del alcohol y

otras sustancias sujetas a fiscalización. Cuando un conductor ingiere bebidas alcohólicas como cerveza, whisky, vino, ron, o cualquier otro tipo de licor, experimenta una pérdida total de las capacidades que posee, en comparación con un estado sobrio. Esta combinación de consumo de alcohol y conducción tiene graves repercusiones en la seguridad vial, ya que la embriaguez o la disminución de facultades afecta significativamente la actividad cerebral, aumentando la probabilidad de causar un accidente de tránsito.

Desde una perspectiva médica, los efectos de la embriaguez son notorios. En primer lugar, se ve afectada la capacidad para pensar, reaccionar, hablar o moverse. Al respecto en las producciones jurídicas Feryanú dentro de la “Casuística de infractores de tránsito” destaca dos patologías relacionadas con el estado de embriaguez. La primera implica un estado de embriaguez normal donde el lóbulo frontal, al impregnarse con alcohol, provoca reacciones distintas, como hablar más rápido, experimentar sensaciones de bailar, pensar precipitadamente o socializar. Sin embargo, el grado de afectación aumenta cuando el alcohol llega al lóbulo temporal, generando un comportamiento fuera de control que llega a ser ofensivo o violento. Además, se experimenta una fase de insensibilidad ante el dolor cuando el alcohol alcanza el lóbulo parietal, contribuyendo a la posibilidad de no sentir golpes, tropezones o lesiones.

El segundo estado etílico, se denomina embriaguez patológica, se refiere a un estado que afecta directamente al cerebro. En este caso, la persona tolera una intoxicación debido al consumo excesivo de alcohol etílico, resultando en la pérdida del conocimiento. La impregnación directa al lóbulo temporal genera una laguna mental que impide recordar las acciones llevadas a cabo durante el estado de inconsciencia o perturbación (Yavar, 2017, p. 457-459).

Es imperativo destacar que un individuo en este estado etílico representa un peligro evidente para la seguridad vial ciudadana y otros derechos humanos. Se considera que la conducción de vehículo en estado de embriaguez es una causa transcendental y de alto riesgo para los frecuentes accidentes de tránsito, inclusive en muchas de las ocasiones provoca la muerte de la persona, por la colisión vehicular, el individuo afectado a tal nivel por este estado, claramente

padece de una enfermedad cerebral lo cual, se puede comprobar con un examen médico previamente. No obstante, es crucial destacar la disparidad previamente mencionada como un factor determinante. Esta divergencia sirve para subrayar que cuando dos individuos consumen una bebida con equivalente contenido alcohólico, bajo idénticas circunstancias, no experimentarán la misma respuesta. Esto se debe a que la reacción del organismo varía significativamente de una persona a otra, reflejando la singularidad de cada una de las funciones metabólicas y fisiológicas.

El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 244 dicta que: “En casos de accidentes de tránsito, o cuando el agente de tránsito presuma que el conductor de un vehículo se encuentra en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, realizará de inmediato el examen de alcohotest con un alcohoteador o cualquier aparato dosificador de medición, o el narcotex, según el caso”. En este caso, la ley faculta a los Agentes Civiles de Tránsito o Policía Nacional según su competencia, para detener la marcha de un vehículo cuando se presuma una conducción insegura, y si el conductor presenta halitosis alcohólica, es importante adecuar el debido proceso para no vulnerar ningún derecho del presunto infractor, de esa manera verificar el grado de concentración de alcohol en la sangre en que se encuentra el conductor a través de un aparato detector de sustancias depresivas, para posterior conocer en qué tipo penal se adecua su irresponsabilidad y continuar con el proceso.

Para Peláez & Silva citado por (Cruz, Pozo, & Gómez , 2020) menciona que: Los países latinoamericanos y Caribeños son los más afectados por el estado de embriaguez como causa de accidentes de tránsito ya que cada ejercicio fiscal los datos arrojan una cifra de 130.000 millones personas muertas en las vías públicas por la irresponsabilidad de los conductores y la conducción luego de haber consumido alcohol, esto da como consecuencia a más de la pérdida de la vida también, lesiones o heridas y en este caso son 1.200.000 individuos que padecen este suceso, de igual forma genera discapacidad temporal o definitiva los atropellamientos o accidentes (p. 638).

La problemática asociada al estado de embriaguez y la conducción de vehículos automotores se ha transformado en un fenómeno sumamente preocupante, con impactos significativos tanto a nivel social como en el bienestar general dentro del territorio ecuatoriano y a escala nacional. Aunque las leyes tipifican y sancionan esta conducta en nuestro Código

Orgánico Integral Penal, lamentablemente, los conductores persisten en infringir el deber objetivo de cuidado, con graves consecuencias que afectan negativamente a los miembros de la sociedad.

En la línea jurídica-científica se establece que: “En todo el Ecuador el 50% de muertes es por causa de accidentes de tránsito se origina por impericia; el 17% por embriaguez (...)” (Amancha, 2015, pág. 3). Con esta definición podemos ejemplificar lo que hemos venido diciendo, que el comportamiento irresponsable no solo representa una amenaza directa para la seguridad vial, sino que también constriñe los cimientos del buen vivir, socavando la integridad y el bienestar colectivo. A pesar de los esfuerzos legales para disuadir estas acciones, los conductores persisten en desatender sus responsabilidades, generando secuelas nocivas para todo el estado ecuatoriano.

El portal multimedia de noticias en Imbabura ratifica: “Hasta agosto de 2023, a nivel nacional se han contabilizado 986 siniestros viales relacionados con el consumo de alcohol y sustancias estupefacientes. Estos sucesos han resultado en la pérdida de 69 vidas y han dejado a 708 personas con lesiones” (Imbabura en Línea, 2023). Como resulta imperativo en esta problemática, debe ser abordada desde diversas perspectivas, no solo enfocándonos en la aplicación de sanciones, sino también implementando estrategias educativas y de concientización para fomentar una cultura de responsabilidad y respeto en la conducción. La colaboración entre sectores gubernamentales, organizaciones civiles y la ciudadanía en general se presenta como una vía crucial para enfrentar y revertir este fenómeno alarmante que afecta la convivencia y la seguridad de todos. Es esencial optar opciones más integrales y proactivas para erradicar la problemática de la embriaguez al volante, no solo desde la perspectiva punitiva, sino también promoviendo cambios culturales que refuercen la importancia del respeto a las normas viales y la responsabilidad individual en la conducción de vehículos automotores.

4.2 Conducción de vehículos en estado de embriaguez

La conducción de vehículos automotores representa una actividad que implica gran responsabilidad, debido a la existencia de variados elementos materiales y humanos que forman parte del ámbito de la vialidad a diario. La conducción amerita una perfecta sincronía entre el control del movimiento y el buen funcionamiento de los órganos de los sentidos, lo cual, ante la ingesta de sustancias alcohólicas, evidentemente, provocará una afectación en las habilidades

motoras de quien conduce, reduciendo su capacidad para conducir o de reacción, dando lugar a un acrecentamiento de las posibilidades al cometimiento de siniestros de tránsito.

Para la Organización Panamericana de la Salud (OPS, 2017), inclusive, si se ingiere bebidas con contenido alcohólico en cantidades pequeñas, esto constituye por sí solo un riesgo de verse inmerso en un escenario fatídico siniestral. Para este organismo, el acto de beber alcohol altera las funciones básicas de una conducción libre de inseguridad, por ejemplo, disminuye la función de la visión y la capacidad para discernir ante situaciones de peligro. Lo anterior, está relacionado al hecho de que se presenten otras conductas de riesgo, tales como el exceso de velocidad, y el incumplimiento de obligaciones legales reflejadas en la falta de uso de cinturón de seguridad, y elementos de protección: cascos, chalecos reflectivos, etc.

Es de gran valía mencionar que, las consecuencias derivadas de la conducción en estado embriaguez no solo afectan al conductor del vehículo que ha bebido alcohol, sino que se extienden a los usuarios de las vías, llámense estos, pasajeros del mismo vehículo y de otros vehículos, peatones, ciclistas, motociclistas, y demás, que terminan en muchos casos, atentando contra la vida de aquéllos, provocando lesiones y/o dañando seriamente a la propiedad de las víctimas, lo que ocasionará asimismo, el pago de cuantiosas sumas de dinero al Estado, por concepto de sanciones, y a los ofendidos, por las indemnizaciones pertinentes. Por lo tanto, no cabe duda del amplio espectro de realidades negativas probables de acontecer a raíz de un riesgo que se pudo haber evitado oportunamente.

Según datos de la referida organización (OPS, 2017), existe un aumento significativo de las posibilidades de sufrir un siniestro de tránsito de carácter mortal cuando se conduce bajo efectos del alcohol, de 17 puntos por sobre los casos en que se conduce bajo un estado de sobriedad. Esto resulta bastante lógico si se tiene en cuenta la reducción de las capacidades físicas y mentales a causa del alcohol.

Otro factor por considerar en este problema es la edad de los conductores que son susceptibles de estar involucrados en estos acontecimientos, así, las personas jóvenes con un rango de edad de entre los 20 y 29 años, en relación a las personas con una edad mayor a los 30 años, tienen el triple de posibilidades de sufrir consecuencias por razones inherentes al consumo de

alcohol (OPS, 2017), puntualizando que estas estadísticas son independientes del grado de alcohol constante en la sangre.

Esta difícil realidad de la cotidianidad de los países americanos ha dado lugar a que en algunos países de la región se establezcan escalas para medir el nivel de alcohol con mayor contundencia respecto al grupo humano de menor edad, con la intención de aplacar y reducir el número de víctimas de este fenómeno vial.

Para poder lograr este cometido, el máximo órgano de salud a nivel mundial insta a las naciones a crear o adecuar sus cuerpos normativos que versen sobre la conducción de vehículos y el consumo de alcohol, para que tengan como mapa de referencia escalas de concentración de alcohol en la sangre de los conductores de 0,05 g/dl, esto para la población en general, y 0,02 g/dl, aplicable para quienes son jóvenes, en razón de su inexperiencia. La rigidez con que se instauren y apliquen estas recomendaciones contribuirá a mitigar la inseguridad vial por estas causas, y a fomentar una cultura de responsabilidad que permita entender con plena conciencia el rol de cada usuario vial.

Con base en ello, es preciso acotar el compromiso que esta problemática amerita, desde los ámbitos político y legislativo, en primera instancia, con un marcado enfoque social a través de campañas educativas en que intervengan las instituciones estatales de control que llevan a cabo arduas tareas de regulación, y que muchas veces son apreciadas desde lo externo como estamentos de cobro injustificado, imposibilitando aún más el cumplimiento de sus objetivos de orden público.

En lo referente a la ingesta de sustancias alcohólicas en el Ecuador, según la información más actualizada proporcionada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2014), una cantidad aproximada de 900 000 personas consumen bebidas que contienen alcohol. De este valor, un total de 2,5% de estos individuos corresponde a adolescentes con un rango de edad de entre los doce y los dieciocho años. De lo que se puede deducir que esta problemática empieza a una temprana edad, y continúa en los años, posteriores, afectando el desarrollo personal, e impactando seriamente en el entorno social, familiar y laboral de los consumidores.

En similar sentido, la Organización Panamericana de la Salud (OPS, 2021), expone que, en el continente americano, el consumo del alcohol es motivo principal de al menos 80 000 decesos

por año, siendo que, en el Ecuador, el porcentaje de muertes por consecuencia del alcohol asciende a 5,9% del total de muertes por año.

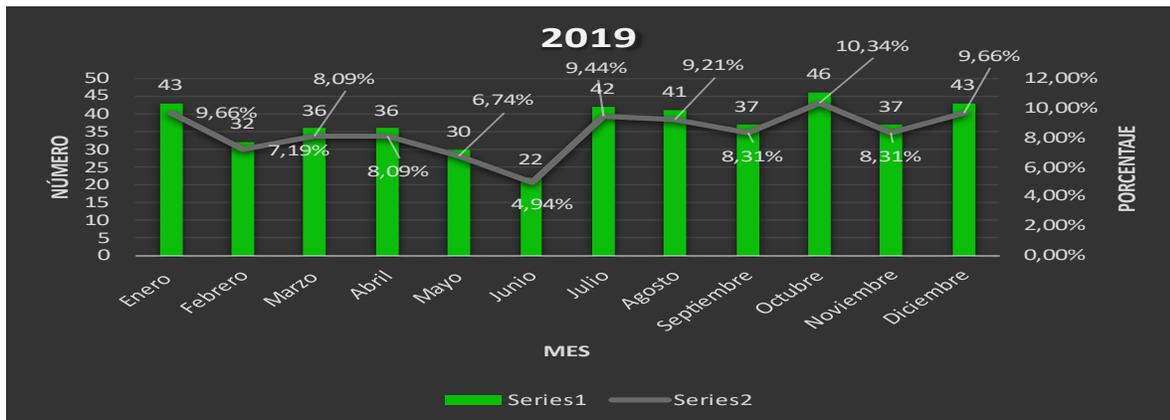
Es oportuno entonces, precisar que el consumo de alcohol es un problema de salud pública con repercusiones severas en la sociedad por los efectos que causa en las personas que lo ingieren, y en su entorno, donde bien se podría afectar –por ejemplo, en la vialidad, el convivir con los demás usuarios de las calles y carreteras del país.

En cuanto a la información que remite al número de personas sancionadas por conducir en estado de embriaguez, ésta no ha sido publicada por ningún organismo estatal, conforme la investigación realizada, no obstante, en virtud de las graves consecuencias de esta acción, se menciona que, para la Fiscalía ecuatoriana (Primicias, 2022), en el año 2022, de los 5 610 procesos penales por muertes culposas, 97 de estos casos responden a muertes causadas por conducir en estado de embriaguez, dejando este último caso un total de 190 personas fallecidas.

Sin embargo, utilizando los datos proporcionados por el Sistema Automatizado de Trámites Judiciales (SATJE) del Consejo de la Judicatura, Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadísticas Judiciales, se ha elaborado una representación gráfica de las estadísticas relacionadas con el número de conductores sancionados por manejar bajo los efectos del alcohol en la provincia de Loja. Esta representación abarca el período fiscal desde 2019 hasta 2022 e incluye datos específicos de los cantones Loja, Calvas, Chaguarpamba, Espíndola, Gonzanamá, Macará, Paltas y Catamayo. El propósito es determinar con precisión el porcentaje de conductores sancionados por esta infracción. A continuación, se presenta mediante gráficos los datos donde detalla año por año, desglosados mensualmente.

Figura 1

Representación gráfica de datos estadísticos de sancionados, periodo 2019

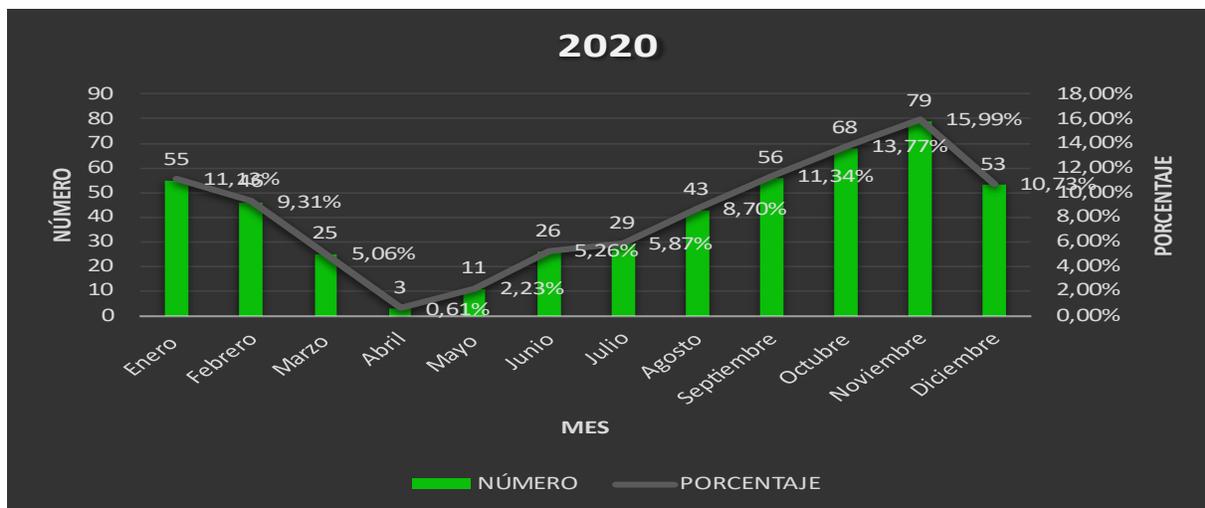


Fuente: Sistema Automatizado de Trámites Judiciales (SATJE) del Consejo de la Judicatura, Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadísticas Judiciales.

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo

Figura 2

Representación gráfica de datos estadísticos de sancionados, periodo 2020.



Fuente: Sistema Automatizado de Trámites Judiciales (SATJE) del Consejo de la Judicatura, Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadísticas Judiciales.

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo

Figura 3

Representación gráfica estadística sancionados, periodo 2021



Fuente: Sistema Automatizado de Trámites Judiciales (SATJE) del Consejo de la Judicatura, Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadísticas Judiciales.

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo

Figura 4
Representación gráfica estadística de sancionados periodo 2022



Fuente: Sistema Automatizado de Trámites Judiciales (SATJE) del Consejo de la Judicatura, Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadísticas Judiciales.

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo

Durante el análisis de datos estadísticos realizado, se observa que, en el año 2019, en el SATJE de la provincia de Loja y a nivel de algunos cantones, como Loja, Calvas, Chaguarpamba, Espíndola, Gonzanamá, Macará, Paltas y Catamayo, se contabilizó un total de 445 conductores sancionados por manejar en estado de embriaguez, de acuerdo con el artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal. En el año 2020, a pesar de la pandemia, se registró un aumento significativo con respecto al año anterior, alcanzando un total de 494 conductores sancionados. El año siguiente, 2021, se destacó por un aumento notable y significativo en las sanciones, con un total general de 816 personas sancionadas tanto a nivel provincial como en algunos cantones. El 2022 se caracterizó por ser un año preocupante y decadente por el deterioro en la educación vial y el incumplimiento de los reglamentos e infracción al deber objetivo de cuidado, evidenciado por el alarmante número de 890 personas sancionadas por conducir bajo los efectos del alcohol. Con estos grandes porcentajes se deja constancia de que las sanciones no son suficientes en nuestro

régimen sancionador ecuatoriano, la frecuencia con que se cometen este tipo de infracciones deja mucho que decir porque solo es a nivel de algunos cantones de la provincia de Loja.

En lo relacionado a la eficacia de las leyes que se pretende sean mecanismos que coadyuven a la disminución de los siniestros viales, existen factores que podrían brindar información importante sobre su cumplimiento, destacándose principalmente: el número de conductores fallecidos en siniestros de tránsito, habiendo estado manejando un vehículo bajo efectos del alcohol sobre los rangos permitidos; el porcentaje de transgresiones legales de las normas de tránsito en relación a la conducción vehicular y el consumo de alcohol; el número de infractores que han sido detenidos en las vías por haberse encontrado conduciendo mientras tenían alcohol en su sangre, entre otros datos informativos de similar naturaleza, que mediante un análisis exhaustivo encaminen a las autoridades a una mejor comprensión del asunto.

La conducción de vehículos en Estado de embriaguez ha generado en el transcurso del presente año una alta tasa de mortalidad, de acuerdo con datos proporcionados por la Unidad de Control de Tránsito (UCOT), los incidentes viales en la provincia de Loja exhiben una tendencia al alza, superando la cifra de 150 accidentes vinculados a la ingesta de alcohol. Las actividades recreativas nocturnas, tales como salidas a establecimientos de entretenimiento, discotecas, karaokes y otros eventos, se presentan como motivos propicios para que la población se vea inmersa en el consumo de alcohol y, lamentablemente, opte por circular por las vías urbanas en dicho estado, incrementando significativamente el riesgo de ocasionar un accidente. Resulta evidente que la magnitud del número de incidentes en lo que va de este año es sumamente preocupante, destacando una escalada en su frecuencia (Unidad de Control de Tránsito, UCOT, 2023).

En consonancia con lo antedicho, los comunicados emanados del diario nacional "Las Primicias" señalan que los incidentes de tráfico registrados en el transcurso del presente año 2023 han suscitado una notoria consternación en la esfera social, dada la multiplicidad de siniestralidades viales. Este fenómeno ha rebasado las medias correspondientes a los periodos precedentes, concretamente los años 2021 y 2022. Según los informes proporcionados a este periódico, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), se ha constatado un índice de 736 defunciones, equivalente a un promedio de seis decesos diarios, en el marco de 6,547 incidentes viales. Este

contexto lo convierte en el año con mayor desbordamiento mortal, según la apreciación del ex director de la ANT (Diario Primicias, 2023).

En el contexto presente, con el fin de mitigar y prevenir de manera más efectiva los eventos de alta incidencia, se hace imperioso abordar el estudio exhaustivo del derecho comparado. Este enfoque se orienta hacia la implementación de medidas punitivas innovadoras que logren erradicar la problemática preexistente. En este sentido, diversas legislaciones latinoamericanas, consternadas por los preocupantes índices de accidentes de tránsito, clasificados como contravenciones graves, han dirigido su atención hacia la aplicación de la inhabilitación de la licencia de conducir, ya sea de manera temporal o definitiva.

Con el propósito de contribuir a transformaciones significativas en la legislación penal ecuatoriana, resulta imperioso que esta implementación se imponga de manera ineludible a los conductores que transgreden el deber objetivo de cuidado en el Ecuador. Esta medida busca no solo sancionar, sino también prevenir la reincidencia. Cabe destacar que, según la normativa penal vigente, no se encuentra tipificada una sanción de mayor gravedad dirigida específicamente a los infractores reincidentes en accidentes de tránsito.

En consecuencia, al imponerse las sanciones y, una vez cumplidas, observamos una inquietante tendencia: los infractores reinciden al cometer nuevamente el mismo acto culposo, exponiendo de manera evidente la seguridad de las personas. En este escenario, la infracción se cataloga como culposa; sin embargo, es esencial resaltar que el conductor es plenamente consciente de que al ingerir bebidas alcohólicas ocasionará daño, transformando así el acto en uno doloso, caracterizado por intencionalidad y malicia. Este discernimiento por parte del infractor subraya la necesidad de abordar no solo las consecuencias tangibles de sus acciones, sino también la conciencia y voluntad detrás de las mismas, fortaleciendo así la efectividad de las medidas punitivas y preventivas.

La mortalidad en accidentes de tránsito va en aumento año tras año. Uno de los factores determinantes es el consumo de alcohol, el cual tiene consecuencias graves al deprimir directamente el sistema nervioso central. Esto provoca cambios significativos en el comportamiento humano, haciendo que la persona experimente sensaciones fuera de control.

Cuando un conductor ha ingerido alcohol, sus habilidades y maniobras para prevenir un incidente se ven drásticamente reducidas. En otras palabras, la capacidad del conductor para evitar volcamientos, colisiones vehiculares o atropellos se ve prácticamente anulada. El efecto descoordinado del conductor es producto del alcohol, que incide directamente tanto en las capacidades físicas como mentales, creándose un escenario peligroso, aumentando significativamente el riesgo de perder la vida o sufrir daños en su integridad física. Es importante concientizar sobre los peligros asociados al consumo de alcohol y su impacto directo en la seguridad vial, promoviendo así conductas responsables para prevenir tragedias en las carreteras. La Organización Mundial de la Salud (2023) se profiere al respecto y menciona que: “Cada año, aproximadamente 1,19 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes de tránsito. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, muchos de los cuales provocarán una discapacidad”.

Meier citado por Fiallos (2017) estipula que: “conducir mientras está intoxicado sigue siendo un problema social grave. Si bien se han producido reducciones graduales, los informes nacionales e internacionales muestran que un gran porcentaje de todas las muertes en el tráfico involucraron el alcohol (...)”. Con respecto a lo anteriormente mencionado, es evidente la problemática asociada a la conducción bajo los efectos del alcohol, dada la patente amenaza y riesgo que implica esta conducta irresponsable por parte de los conductores. Según señalan diversos estudios, los índices de conductores en estado de embriaguez experimentan un preocupante incremento anual, lo cual expone de manera evidente la desprotección de los bienes jurídicos salvaguardados por el Estado, así como la vulneración de la seguridad humana (p. 19).

El consumo mínimo de una bebida alcohólica ya coloca en peligro la vida del conductor, resaltando la gravedad de esta práctica. Además, es crucial tener en cuenta que quienes más frecuentemente incurren en esta violación del deber objetivo de cuidado suelen ser los jóvenes, quienes presentan una mayor propensión a adoptar comportamientos imprudentes al manejar bajo la influencia o intoxicación de alcohol etílico. Este hecho agrava aún más la situación, dado que la falta de conciencia sobre los riesgos asociados a esta conducta incrementa la probabilidad de accidentes y pone en peligro tanto a los propios conductores como a terceros en la vía pública.

En la misma línea doctrinaria en la revista *Sapientia & Iustitia* la conducción en estado de ebriedad se define como “un delito de peligro abstracto y se configura cuando el agente conduce maquinaria de transporte de personas o insumos comerciales en la vía pública, entendiendo como el lugar por donde circula el tráfico rodado y las personas” (Alarcón, y otros, 2022, pág. 107). De acuerdo con la revista, la conducta descrita se cataloga como un delito de peligro, dado que entraña la amenaza directa a la vida cuando el conductor opera un vehículo bajo los efectos de la intoxicación. En el marco de nuestra legislación ecuatoriana, esta acción se encuentra tipificada como una contravención de índole culposa. Sin embargo, es esencial destacar que el conductor incurre en la infracción con pleno conocimiento de que, al ingerir alcohol sabiendo que conducirá, se configura una conducta dolosa. En este sentido, el individuo tiene plena consciencia de que el consumo de alcohol afectará sus facultades de conducción en proporción directa a la cantidad de bebida ingerida.

En criterio de Izquierdo (2015) la conducción de vehículo automotor bajo los efectos del alcohol presenta variaciones significativas según el nivel de concentración de alcohol en la sangre. En el grado de hasta 0,5 g/l de alcohol etílico, se considera una zona de riesgo donde se observan algunas alteraciones en la toma de decisiones, acompañadas de excitación emocional y cardíaca, deshidratación y pérdida de equilibrio, lo que incrementa el riesgo de colisiones vehiculares o accidentes de tránsito.

Esta primera fase se torna especialmente alarmante al avanzar de 0,5 a 0,8 g/l, ya que en este rango el conductor experimenta la pérdida de percepción de distancias, deslumbramiento, impulsividad, agresividad y somnolencia, aumentando la probabilidad de sufrir un accidente de tránsito hasta ocho veces. La conducción peligrosa se manifiesta con mayor gravedad de hasta treinta veces el accidente de tránsito, cuando la concentración de alcohol en la sangre oscila entre 0,8 g/l y 1,5 g/l, afectando desde la visión doble hasta problemas graves de coordinación y precisión en los movimientos. En este punto, la persona pierde la percepción de la inminencia de un accidente, dado que el nivel de alcohol en la sangre es significativamente elevado.

El riesgo alcanza niveles críticos cuando la concentración de alcohol va de 1,5 hasta 2,5 gramos, manifestándose en un comportamiento impulsivo e impredecible en la conducción, aumentando cincuenta veces la probabilidad de un accidente de tránsito. La conducción en el rango

de 2,5 a 3 gramos se considera extremadamente peligrosa o imposible. En niveles de 3 g/l, se llega a una embriaguez profunda que puede desencadenar un estado de coma o incluso la muerte, alcanzando el cometimiento de la contravención de conducir bajo el estado de embriaguez un nivel del cien por ciento (p. 23-25).

El consumo de alcohol afecta la capacidad de conducción en función del nivel de alcohol en la sangre, lo que lleva al individuo a experimentar varias etapas. Inicialmente, se observa una alteración tanto física como mental. Luego, se entra en una fase de euforia, donde la persona se siente más energética, sociable, propensa a hablar y reír. Esta etapa culmina en una fase en la que el individuo percibe menos o ningún dolor físico. Es importante señalar que estas etapas están influenciadas por el estado físico y mental del individuo. Por ejemplo, una persona que está bajo tratamiento médico y consume alcohol después de haber tomado medicación puede experimentar una interacción entre el alcohol y la medicación, afectando directamente al lóbulo temporal y dando lugar a reacciones más impulsivas y groseras, e incluso pérdida de memoria. Esto contrasta notablemente con una persona que está en perfectas condiciones.

El Código Orgánico Integral Penal (2014) contiene penas que varían de acuerdo con la gravedad de la acción dolosa del conductor, en concordancia con el tema tratado el presente cuerpo legal en su artículo 385 señala a cerca de la conducción de un vehículo en estado de embriaguez se sanciona con una escala de la siguiente manera:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Tal cual se puede evidenciar en este enunciado, se describen las penas privativas de libertad, tanto de contravenciones y de delitos, teniendo en cuenta que, si los días de privación de libertad sobrepasan los treinta, se trata de un delito, y si por el contrario si los días de privación son de hasta treinta, se trata de contravenciones. Además, se prevén penas no privativas de libertad, materializadas en la reducción de puntos en la licencia de conducir, partiendo desde la reducción de cinco puntos cuando el nivel de alcohol en el cuerpo es el mínimo indicado en el numeral 1 del artículo citado, hasta la sanción máxima de la reducción de la totalidad de los puntos que son treinta, en el caso de conductores de transporte público, se genera la imposibilidad total de conducir legalmente. A esto se suman las penas pecuniarias, que inician en un salario básico unificado, que actualmente asciende a \$ 450,00 de los Estados Unidos de Norteamérica hasta tres salarios básicos unificados. Todo este tipo de penas buscan concientizar sobre las consecuencias legales que se producen por conducir bajo los efectos del alcohol.

Para los conductores de transporte público, las sanciones se coligen menos severas respecto a la multa y desproporcionadas desde mi perspectiva, especialmente al compararlas con las impuestas a los conductores civiles en cuanto a sanciones pecuniarias que no se aplican en estos casos, no obstante, en cuanto a la pena privativa de libertad y la reducción de puntos es más alta, en cuanto deduce la pérdida total de la licencia de conducir. Esta discrepancia sugiere una cierta desigualdad. Sin embargo, al enfocarnos en el tema de estudio, es crucial destacar que los conductores profesionales que forman parte de instituciones públicas y están involucrados en el transporte comercial están sujetos a una política de tolerancia cero con respecto al consumo de alcohol. Estos choferes están obligados a mantener un nivel de alcohol en la sangre de máximo 0,1 gramos; superar este límite resulta en la imposición de sanciones graves, como la revocatoria de la licencia de conducir, con esto quiero decir la pérdida de treinta puntos otorgados para circular en las vías ecuatorianas. Además, se impone una privación de la libertad por un período de noventa días como consecuencia de su comportamiento irresponsable. Estas penas se aplican debido a la

responsabilidad adicional que recae sobre los conductores de transporte público. Día a día, tienen la tarea de transportar pasajeros de un lugar a otro, lo que exige un enfoque seguro y responsable. Es esencial que eviten ingerir cualquier bebida alcohólica antes de conducir, ya que esto podría poner en peligro la seguridad de los pasajeros y afectar los bienes jurídicos protegidos durante el transporte, como también, aquellos que se ponen en peligro al momento de llevar carga pesada.

El COIP (2014), en el articulado referente al consumo de alcohol y la materia de tránsito, contempla algunas reglas que prevén los escenarios susceptibles de que acontezcan en la cotidianidad, específicamente en el numeral 5 del artículo 464 se señala que la persona que se encuentre conduciendo y se opongá a realizarse el examen con el que se posibilita comprobar si ha consumido o no alcohol, también conocido en el país como alcoholtest, se presumirá que el conductor ha ingerido el nivel máximo de alcohol de acuerdo a las especificaciones del artículo 385 que se analizó en párrafos precedentes.

En referencia a los elementos de la infracción contravencional de conducir en estado de embriaguez, se puede partir mencionando que, respecto a la conducta típica de la infracción, se encuentra contenida en la totalidad de lo establecido en el artículo 385 del COIP, donde se señalan las sanciones que se aplicarán a los infractores de la ley dependiendo del rango del nivel de alcohol por litro de sangre que este haya ingerido. Estas sanciones incluyen: penas restrictivas de los derechos de propiedad -multas-, penas no privativas de libertad – reducción de puntos - y privativas de libertad (Código Orgánico Integral Penal , 2014).

En el tipo penal estudiado el sujeto activo, o sea, quien comete la conducta típica, no está particularizado, es decir no están determinados, por lo que, cualquier persona de la población puede ser el infractor, pues se trata de una infracción de peligro. Por otro lado, el sujeto pasivo es la sociedad, ya que es ésta quien resulta afectada por la comisión de este tipo de contravenciones o delitos, corriendo el riesgo de que sea afectada su integridad personal o su patrimonio.

El verbo rector, es conducir un vehículo en estado de embriaguez, esta acción puede resultar fácil probarla, pues solamente a quien se haya identificado conduciendo bajo los efectos del alcohol se le sancionará con base en la pena estipulada en la ley penal, de acuerdo con la adecuación de uno de los escenarios allí previstos.

Entre los elementos de esta infracción se encuentra el objeto jurídico, el cual trata de la seguridad vial, que es elemental para proteger otros bienes jurídicos protegidos como la vida, la integridad personal, el derecho a la propiedad privada, entre otros. El objeto material de la infracción por su naturaleza no se lo puede señalar, pues como de ha indicado anteriormente los resultados del cometimiento de esta infracción pueden recaer en cualquier persona de la población, en bienes de particulares, en bienes del Estado o inclusive los resultados lesivos pueden afectar solamente al mismo infractor.

El elemento normativo es la explicación contenida en el artículo 243 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el que contempla al estado de embriaguez como: “pérdida momentánea de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo” (Reglamento a la Ley de Transporte Tránsito Terrestre y Seguridad Vial, 2012)

El Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012), respecto a la descripción legal que determina el elemento normativo es sumamente claro indicando que el estado de embriaguez provoca la pérdida de las capacidades físicas y mentales, de igual manera, claramente menciona que el consumo de alcohol o sustancias sujetas a fiscalización resta las capacidades del individuo que conduce un vehículo. En este punto, es importante destacar que se incluye la universalidad de vehículos, evitando así la evasión de la aplicación de la ley.

Una de las razones que justifica la aplicación de la regla mencionada consiste en el afán severo del Estado de evitar estas conductas, y que las personas implicadas, al temer que se considere la regulación antes descrita con las consecuencias negativas que esto acarrea, permitan la práctica de dicho examen. Es necesario indicar que las presunciones antes mencionadas no obedecen a la admisión de culpabilidad por parte de quien conduce el vehículo. Aquella presunción puede ser contradicha a través de pruebas que se lleguen a producir en el momento procesal oportuno, brindando al procesado la posibilidad de defender su postura ante la negativa de realización del respectivo examen.

En la legislación ecuatoriana la responsabilidad penal, se la denomina culpabilidad, de acuerdo con la aplicación del COIP, el cual no define categóricamente a la culpabilidad por lo que, para mejor entender, se trae a colación lo mencionado por el tratadista Jiménez (1997) sobre este tema quien señala que:

La culpabilidad, por tanto, constituye el conjunto de condiciones que determinan que el autor de una acción típica, antijurídica y atribuible sea criminalmente responsable de la misma. La cuestión de cuáles son esas condiciones dependerá del punto de vista que se adopte respecto de la pena. Las teorías absolutas de la pena exigirán, como condiciones de la responsabilidad, elementos que permitan fundamentar una responsabilidad ético-jurídica del autor. Las teorías de la prevención especial reclaman elementos que permitan un pronóstico sobre la asocialidad futura del autor. (p. 230).

La culpabilidad que recae en la persona que comete una infracción a la ley está ligada a un cúmulo de requisitos para que pueda ser así calificada, como es que la conducta debe estar reprendida por la ley y contenida en ésta, además de tener que contravenir las normas penales, lo que se debe tomar en cuenta para analizar una infracción de tipo penal.

En este punto conviene destacar que en lo relativo a la responsabilidad penal cuando existe estado de embriaguez del sujeto activo de la infracción, ésta no se enmarca en las excepciones contenidas en el artículo 37 del COIP (2014), que se encamina, más bien a aquellas infracciones en que se pueda comprobar un caso fortuito que derive en una atenuación de la pena, o en la ausencia total de la responsabilidad.

4.3 Seguridad Vial

El concepto de seguridad vial conlleva un sistema complejo en el que son protagonistas todos los miembros de la sociedad, con la finalidad de garantizar un correcto uso del entorno público, en el que se movilizan conductores y peatones. Estas características deben responder de una manera integral de interpretar esta realidad, en aras de que prevalezca el orden público para evitar el caos producto de conductas egoístas orientadas simplemente hacia la satisfacción de intereses personales.

En este sentido, el enfoque que se origine a partir de los desafíos que representa el ideal de seguridad vial en los países surgirá de la coordinación comprometida con todos los usuarios de las vías, conductores de vehículos automotores, pasajeros, peatones, ciclistas, a la par de la tarea indispensable de quienes están encargados de diseñar los programas y las políticas públicas que rijan este sector. Las tareas que acreditan este compromiso facilitarán la ejecución de planes en esta materia en la práctica diaria.

Pico et al. (2011) al referirse a la seguridad, consideran oportuno mencionar que, para mejorar las condiciones de movilidad de los usuarios viales, es necesario que las instituciones y los órganos estatales del sector de tránsito brinden las herramientas de acceso a información adecuada y suficiente, que expongan con claridad y concreción los lineamientos básicos de una educación vial acorde a las expectativas propias de cada ciudad, con inclusión de las normas y pautas del espectro legal. La obtención de este conocimiento, en conjunto, con un comportamiento respetuoso de los límites expuestos en el Derecho punitivo viabilizará una cultura menos propensa a la inseguridad y a la sobreexposición de riesgos (p. 192).

Vicuña (2016) sostiene que la seguridad vial es “atributo intrínseco de la vía que aporta a garantizar el respeto a la integridad física de sus usuarios y de los bienes materiales aledaños a ella. Se debe tener presente en el diseño, construcción, mantenimiento y operación de una obra vial” (p. 71).

La seguridad vial o humana, entendida como un derecho fundamental, es encomendada al Estado con la finalidad de brindar protección mediante la implementación de políticas públicas a los ciudadanos. Esta orientación busca resguardar los bienes jurídicos fundamentales, tales como la vida y la salud de las personas, a través de la prevención de accidentes de tránsito y la mitigación de sus consecuencias. El concepto de seguridad implica la ausencia de daño o riesgo inminente para la sociedad.

El Instituto Nacional de Transporte Terrestre citado por Andrés Pardo (2017) sostiene que: “la Seguridad Vial como la rama de seguridad en general que procura brindar al peatón y conductor(a), las herramientas necesarias en términos de normas, preceptos, actuaciones y

comportamientos para hacer un correcto uso de la vía pública, previniendo situaciones de riesgo y evitando accidentes viales” (p. 11).

En el contexto diario, los individuos desempeñan roles diversos, ya sea como conductores, peatones, usuarios de transporte, u otros ciudadanos que requieren desplazarse a sus lugares de trabajo, estudio o diferente destino. En este proceso de movilidad cotidiana, existe la exposición a posibles incidentes viales. Por lo tanto, la seguridad vial se focaliza en la protección de los derechos humanos a través de la mejora de la seguridad en el transporte, ya sea público o privado, mediante estrategias que incluyen vigilancia, controles, educación vial, y otros mecanismos que garanticen una circulación adecuada del tránsito y un uso apropiado de las vías públicas, con el propósito de prevenir la vulneración a la integridad de los ciudadanos.

Adicionalmente, la seguridad vial puede ser abordada desde tres perspectivas. En primer lugar, la seguridad activa, también denominada seguridad primaria, tiene como objetivo prevenir accidentes mediante la intervención humana en conjunto con los dispositivos auxiliares para el conductor, tales como los frenos, el giro del volante y otros elementos mecánicos incorporados en el vehículo. En segundo lugar, la seguridad pasiva se enfoca en minimizar en la medida posible los daños que podrían sufrir el pasajero o el conductor como consecuencia de un accidente de tránsito. Este enfoque se logra mediante mecanismos de seguridad inherentes al vehículo, como los cinturones de seguridad, airbag cuyo uso reviste gran importancia al prevenir lesiones pues, detiene suavemente el cuerpo del conductor frente al impacto. En numerosas ocasiones, el cinturón de seguridad ha demostrado ser crucial al brindar protección al individuo involucrado en un accidente vehicular. Por último, la seguridad terciaria, aunque en muchas ocasiones pasa desapercibida, busca evitar consecuencias catastróficas o mortales después de que ha ocurrido el accidente de tránsito. Este enfoque se centra en la prevención de consecuencias graves una vez que el incidente ha tenido lugar. (Acosta, 2015, págs. 28, 29).

Es esencial abordar la noción de seguridad humana, la cual abarca la preservación del orden social y la protección para que las personas residan en un entorno pacífico y tranquilo. Esto implica la ausencia de violencia o amenazas contra sus derechos fundamentales. La seguridad se entiende dentro de un marco en el cual no solo se eliminan las amenazas físicas, sino también aquellas que afectan sus valores más profundos. Se resalta la importancia de promover el bienestar humano y

el bien común en un ambiente exento de inseguridades. En este enfoque, se busca crear un espacio donde prevalezca la armonía y la protección integral de los individuos, contribuyendo así a la construcción de una sociedad más justa y equitativa, y en este contexto Juan Fernández (2005) refiere “(...) la seguridad se refiere al orden público, la seguridad nacional y a las diversas formas de control social” (p. 12).

Es necesario entrar en el contexto normativo de lo que se concibe por seguridad humana y al respecto el artículo 393 de la Constitución de la República del Ecuador (2008) detalla taxativamente.

El Estado ecuatoriano garantizará la seguridad humana a través de políticas y de acciones integradas, con el fin de asegurar la convivencia armónica y pacífica de las personas sin distinción alguna, es decir promover una cultura de paz, además, prevenir las formas de discriminación, violencia, infracciones y delitos.

La misión fundamental del Estado es brindar seguridad a los ciudadanos en general, adoptando medidas esenciales para reducir la mortalidad en accidentes de tránsito siendo este el caso, con el objetivo de garantizar una convivencia llena de paz, donde prime el orden social, se promueva un entorno equilibrado y propicio entre la movilidad, la convivencia y la seguridad, como también se minimicen cualquier daño a los derechos humanos, mismo que se encuentran tutelados y garantizados por la Norma Suprema para cada persona.

Según COGUANOR (2012) citado por Pereira, la seguridad vial se concibe como: “Condiciones y factores relacionados con los accidentes de tránsito y otros incidentes de tránsito que tiene un impacto, o tienen el potencial de tener un impacto en la muerte y lesión grave de los usuarios de carreteras”. La seguridad vial se centra en evitar accidentes de tránsito y reducir el riesgo de poner en peligro la vida y la integridad tanto de los conductores como de los peatones. El objetivo principal es salvaguardar la convivencia pacífica y tranquila de la sociedad mediante la implementación de medidas y programas educativos de tráfico. Se busca fomentar una cultura vial renovada que incluya la enseñanza desde temprana edad, con el fin de anticiparse a posibles eventos viales en el futuro (p. 11).

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud (2011), en conjunto con las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en virtud de dar muestra del compromiso internacional que guarda con este problema, elaboró el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tuvo su primer período entre los años 2011-2020, estando vigente, el segundo decenio correspondiente al período 2021-2030. Su finalidad consiste en alentar a las naciones a que adopten marcos jurídicos locales y a nivel nacional, en que se ejecuten acciones propias de la reducción de siniestros viales, bajo cinco premisas constantes: mayor seguridad en vehículos, en cuanto a usuarios, y en relación con las infraestructuras, respuestas ante los siniestros y una gestión de la seguridad vial, deduciendo que, en esta última se adscribe la conducción de vehículos en estado de embriaguez.

Las cualidades prácticas del referido manual tienden a recomendar un incremento de las fases de control por parte de los agentes de tránsito que procuren la detección de infracciones, y un seguimiento oportuno de la aplicabilidad de las sanciones que correspondan. Como herramienta de apoyo se insta a ajustar las sanciones a la magnitud de la gravedad de las infracciones, que en el caso de accidentes por conducir en estado de embriaguez bien pudiera tornarse objeto de análisis.

De conformidad con lo expresado, en este plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial, se expone la necesidad imperante de establecer controles de tipo preventivo a los conductores de vehículos en cuanto al consumo de sustancias alcohólicas y estupefacientes se refiere, con el máximo cumplimiento de responsabilidades de control y sanción pertinentes, siempre que se cuente con los recursos humanos y materiales que contribuyan para alcanzar este cometido.

Lo manifestado con anterioridad se justifica, en primer lugar, por la protección estatal hacia el derecho a la seguridad vial y ciudadana, en condiciones aptas para la circulación normal de los ciudadanos, sin el temor de un posible siniestro relacionado con la conducción en estado de embriaguez; asimismo, el aparato coercitivo estatal debe velar porque se eviten este tipo de conductas típicas, y se reincida en su cometimiento, aplicando con rigurosidad las normativa existente, y reforzándola cuando esto tienda a garantizar el respeto de los derechos de todas las personas.

Esto daría lugar, inclusive, a que se conciba a la ley penal como un instrumento de reverencia, estando frente a un ordenamiento penal firme que frene comportamientos como la conducción en estado etílico, que es una conducta normalizada en el medio ecuatoriano, y pocas veces, detectada eficientemente y sancionada conforme a la ley, que de por sí, puede resultar insuficiente.

En relación con el tema investigado en el presente proyecto, el derecho a la seguridad se ve atentado cuando existen conductores que han ingerido alcohol y conducen un vehículo automotor poniendo en riesgo la seguridad de la comunidad, a pesar de que se produzca un accidente de tránsito que no comprometa el derecho a la vida, pero que suponga un grave peligro para aquélla.

Este enfoque integral implica no solo la adopción de medidas preventivas correctivas y educativas, sino también la promoción de una conciencia vial que considere la responsabilidad individual y colectiva en el espacio compartido de las vías. La educación vial temprana se erige como un pilar fundamental, ya que sienta las bases para comportamientos seguros y respetuosos en el tráfico desde la infancia. Además, la seguridad vial no se limita únicamente a la aplicación de normativas y reglamentos, sino que también implica la promoción de actitudes y valores que fomenten la empatía y el respeto mutuo entre todos los usuarios de la vía. La creación de una conciencia ciudadana en torno a la importancia de la seguridad vial contribuye de manera significativa a la construcción de un entorno urbano más armonioso y seguro para todos.

4.4 Educación vial

A juicio de Severino (2022) la educación vial consiste en:

Un grupo de recomendaciones que todo ciudadano debe conocer cuando se transporta por la vía pública, ya sea como conductor o como peatón. Esta materia no solo enseña formas de comportarse en la calle, sino que también habla de otros valores importantes como el compromiso y el respeto hacia la vida.

La educación vial vendría a constituir un conjunto de estrategias y mecanismos orientados a aportar nuevos conocimientos de prevención y seguridad para todos los usuarios viales, con la

finalidad de hacer un uso correcto de la vía pública, evitar accidentes de tránsito y puesta en peligro sus bienes jurídicos protegidos; además tener comprensión de los factores negativos que influyen directamente en las capacidades del conductor.

Compartiendo el mismo criterio, la autora Cecilia (2023) al respecto expresa:

Aquel tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos en la vía pública. La educación vial cuenta con un acervo teórico desarrollado a partir de los accidentes y siniestros que suceden a diario en la vía pública. Esta teoría se relaciona principalmente con la convivencia adecuada de los diferentes vehículos, del manejo de los mismos frente a la presencia de fenómenos específicos y del cuidado primordial del bienestar del transeúnte.

Se centra específicamente en brindar todas las herramientas en términos teóricos para que evitemos una conducta negligente, que provoquemos un accidente de tránsito, siendo uno más al porcentaje de siniestros anuales. Se basa en ofrecernos a los peatones nuevos hábitos desde pequeños para que los conductores del mañana nos brinden una total seguridad en las vías públicas, entonces tratamos de sembrar la semilla de la prevención de siniestros viales a través de enseñanza y no precisamente enfocarnos en memorizar las leyes, reglamentos o conceptos que prontamente olvidaremos, sino más bien pretendemos dejar un impacto significativo para concientizar y que se apliquen día a día.

Por su parte, la ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial (2008) prevé como objetivos de la educación vial los de reducir siniestros de tránsito, protección a la integridad, brindar seguridad, capacitar y formar a los usuarios, contribuir a cuidar el medio ambiente, disminuir los siniestros viales, contar con profesionales capacitados para impartir educación vial en las aulas, transmitir por medios informáticos de mayor difusión información pertinente a todas las partes del mundo para mejorar el comportamiento, implementar nuevas estrategias de transporte que vayan de la mano con el cuidado del ambiente, colaborar con la protección de los derechos humanos de todos los ciudadanos, promover el respeto a grupos de atención prioritaria, y difundir una cultura vial más segura.

En resumen, la educación vial busca brindar conocimientos mediante teoría que cambien el mal accionar ciudadano, esta a su vez abarca algunas reglas para el manejo de vehículo seguro, dándonos a conocer las pautas que debemos seguir o poner en práctica en caso que se requiera, esto incluye usar cinturón de seguridad, cascos, respetar las señales de tránsito etc. Estas constituyen un eje esencial en las vías pues, favorece a crear nuevos hábitos y valores en los usuarios viales en otras palabras, con la educación se busca afianzar su desarrollo personal y su propio bienestar. Nada mejor que la educación para fomentar conductas positivas y beneficiar en la protección de sus propios derechos humanos como los de la ciudadanía en general.

Para el portal ESVIAL (2021) la educación vial es:

Corresponde a un conjunto de acciones orientadas a la enseñanza de las reglas, leyes, y normativas que los peatones, conductores y pasajeros deben cumplir en la vía pública, y cuya importancia se basa en la garantía de un tránsito seguro y en la disminución del riesgo de daño a personas y bienes.

Vivir en bienestar y seguridad significa comportarnos acorde a nuestros buenos valores y hábitos, los cuales son inculcados desde la infancia en el entorno familiar y reforzados en instituciones educativas a través de metodologías pedagógicas dinámicas que facilitan la adquisición de nuevas responsabilidades cívicas. Desde esta perspectiva la educación vial se erige como un ente transformador que da impactos positivos en la sociedad, generando resultados tangibles para un futuro próspero, la educación es el arma secreta para combatir esta trágica realidad de accidentes de tránsito anuales. En nuestras manos está asumir un papel activo frente a este desafío y oponernos firmemente a estas conductas temerarias que ponen en riesgo nuestras vidas.

4.5 Bien Jurídico Protegido

El bien jurídico protegido se define como aquellos derechos reconocidos a cada individuo tanto por la Constitución de la República del Ecuador como por las Convenciones y Tratados Internacionales de Derechos Humanos. Estos derechos son resguardados por el derecho penal, imponiendo sanciones tipificadas en el tipo penal cuando el actor adecua su conducta y vulnera el bien jurídico del sujeto pasivo. Esta medida tiene como finalidad asegurar, proteger, desarrollar

los derechos individuales y colectivos, así como salvaguardar el bien común en la sociedad, promoviendo un entorno libre de conflictos. En este sentido Gordillo (2020) refiere que los bienes jurídicos son: “Derechos que tenemos todos los seres humanos y que se encuentran tutelados por el ordenamiento jurídico español. En este sentido cualquier amenaza o vulneración a un derecho jurídicamente protegido es sancionado penalmente (...)” (p. 24).

En el delito de conducción en estado de ebriedad, el bien jurídico protegido se enfoca en prevenir el peligro inminente que surge de esta conducta, más que en abordar directamente el daño, lesión o muerte resultantes de la negligencia del conductor. El objetivo principal es evitar la amenaza latente asociada con la conducción bajo los efectos del alcohol, priorizando la seguridad pública y la prevención de posibles consecuencias perjudiciales (Julca, 2013, págs. 26,27). La noción de bien jurídico se erige como un pilar fundamental o de interés vital en el marco legal para los individuos de una sociedad, ya que representa la base sobre la cual se establecen las normativas penales para prevenir el riesgo de esta conducta que amenaza derechos fundamentales de cada individuo. Cuando un sujeto activo transgrede este conjunto de derechos reconocidos en la Norma Suprema, el derecho penal entra en juego e impone sanciones proporcionales al que se adecua el tipo penal para preservar la integridad de los derechos individuales y, en última instancia, mantener la armonía y el orden social.

Ante lo mencionado, los Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística nos da a conocer la teoría de Von Liszt quién a su criterio concibe a los bienes jurídicos como: “Intereses protegidos por el derecho, bien jurídico es el interés jurídicamente protegido, todos los bienes jurídicos son intereses vitales del individuo o de la comunidad (...)” (Espinosa, 2022, pág. 146).

Como podemos apreciar, Von Liszt destaca la importancia fundamental de los bienes jurídicos, considerándolos como elementos de interés vital. Según su perspectiva, el ordenamiento jurídico tiene la responsabilidad de proteger estos bienes, asegurando la tutela de cada bien jurídico dentro de la sociedad. Su finalidad última de estas medidas punitivas no solo radica en castigar al infractor, sino en prevenir futuras transgresiones y proteger tanto los derechos individuales como el bienestar colectivo. La aplicación efectiva del derecho penal contribuye, de esta manera, a la

construcción de una sociedad que valora y respeta los derechos fundamentales de cada ciudadano, fomentando un ambiente donde los conflictos sean minimizados y la convivencia sea pacífica.

La teoría que fundamenta el bien jurídico penal se centra en la concepción de este desde una perspectiva social, donde los valores fundamentales de la sociedad se perfilan como fundamentos clave para respaldar el bienestar colectivo, ya que una familia que se desarrolla en un entorno impregnado de valores morales y religiosos tiende a cultivar una conducta ejemplar. En este contexto, se inclinan hacia el respeto por el espacio y los derechos legales de los demás, contribuyendo así a la consolidación de un ambiente pacífico y responsable. En este contexto, se comprende que el bien jurídico no solo salvaguarda intereses individuales, sino que se presenta como un componente esencial para respaldar una convivencia armoniosa y enriquecedora ya que el bien jurídico se cimienta de manera individual y colectivo. Este enfoque reconoce la importancia de alinear las normas y sanciones penales con los principios y aspiraciones valorados socialmente en su búsqueda de una vida plena y justa.

A juicio de Feuerbach citado por Espinosa (2022) “El bien jurídico se ha comprendido como el instrumento técnico-jurídico que determina los presupuestos esenciales para la convivencia en la sociedad. Así pues, el bien jurídico consiste en el reconocimiento de valores de carácter social de orden fundamental, que el Estado, a través de sus mecanismos democráticos legales, consagra en leyes o normas penales” (p. 149).

En este sentido, el bien jurídico protegido se posiciona como un componente fundamental del sistema legal al salvaguardar los derechos individuales a través del derecho penal. Su objetivo no se limita únicamente a sancionar las infracciones, sino que también se dirige a asegurar un entorno social armonioso y libre de conflictos, con el fin de proteger esos derechos constitucionales que el derecho penal y el poder punitivo del Estado pretenden salvaguardar. En el ámbito de estudio sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, nuestro objetivo es resguardar el derecho primordial de la seguridad humana. Enfocamos nuestra investigación en la el bien jurídico de la seguridad vial ciudadana, dado que dicha conducta compromete el bienestar de toda una comunidad. Además, de manera indirecta, buscamos proteger derechos fundamentales como la vida, la integridad personal y la salud.

4.5.1 Derecho a la vida

Los instrumentos internacionales están enfocados en servir de base para que los países que los han suscrito prevengan siniestros de tránsito que pongan en riesgo la vida de las personas por incumplimiento de las normas, lo cual pretende efectivizarse mediante la emisión de disposiciones legales en materia vial.

Uno de los instrumentos que sustenta los derechos contenidos en las leyes de Ecuador es la Convención Americana sobre Derechos Humanos (1969), la cual, específicamente en el artículo 4 numeral 1, establece que cada persona cuenta con el derecho a que su vida sea respetada, comprendiéndose que el respeto que se otorga a la vida e integridad física debe ser cumplido en todo ámbito y desde todas las perspectivas. De esta manera, se trata la protección de la vida desde la perspectiva de la seguridad vial, cuestión que se inobserva en la práctica, donde los accidentes de tránsito suceden en mayor medida por conducir en estado de embriaguez, dejando como resultado, en los peores casos, decesos de conductores y peatones.

Los instrumentos internacionales estudiados en este apartado, denotan la importancia que se brinda a nivel mundial a derechos intangibles como la vida, la seguridad y la libertad humana, debido a que, de no ser protegidos no existiría la convivencia pacífica y respetuosa en las diversas sociedades, coartando el derecho de transitar libremente con seguridad física, seguros de que no se atentará contra la vida por inexistencia de normativa legal que establezca sanciones para quien irresponsablemente conduce en estado de embriaguez.

La vida guarda un valor trascendental y primordial que garantiza la de los demás bienes jurídicos protegidos de una persona, es así que doctrinariamente se los conoce como “valores vitales”, pero centrémonos en una concepción básica sobre ¿qué es la vida?, en tal línea el Diccionario Enciclopédico Universal Aula de Antonio López como se citó en Villacís plantea que: “Es la fuerza o actividad interna sustancial mediante la que obra el ser que la posee” (Villacís, 2010, pág. 14). De esta manera, la vida constituye un fenómeno holístico que engloba la totalidad de los procesos relacionados con el estado de actividad de los seres vivos, desde su inicio hasta su culminación. Desde una perspectiva más específica, se manifiesta como el continuo proceso de nacimiento y desarrollo, tanto a nivel físico como biológico. No obstante, al explorar el matiz

religioso de esta noción, la vida adquiere un significado más profundo al ser concebida como la unión sagrada entre el cuerpo y el alma.

El derecho a la vida es fundamental y lo adquirimos como seres humanos por el hecho de nacer vivos y existir, por tanto, se consagra un derecho primordial de cada individuo que nos garantiza nuestra Constitución de la República del Ecuador (2008) y por su parte el tipo penal tiene la facultad de proteger a través de un régimen sancionador, la puesta en peligro o daño a este derecho. Al respecto nuestra Norma Suprema en su artículo 66 numeral 1 en los derechos de libertad enuncia taxativamente:

El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte.

El derecho a la vida representa un pilar fundamental para cada miembro de una sociedad, ya que implica la necesidad de un entorno propicio y condiciones adecuadas para preservarla. Esto abarca un bienestar integral, asegurando tanto un buen vivir como los suministros esenciales para la convivencia. La importancia de este derecho radica en la prevención de conflictos sociales que puedan comprometer la vida de los individuos.

Es necesario evitar que cualquier persona cause daño o ponga en riesgo la vida de otro sin justificación alguna, así como prevenir actos delictivos que atenten contra la misma o la integridad humana. A pesar de esta premisa fundamental, la realidad en Ecuador revela una preocupante pérdida constante de vidas humanas. El Estado, aunque busca garantizar el derecho a la vida, enfrenta desafíos para hacer efectiva esta garantía en la práctica, creando una brecha entre la aspiración utópica y la realidad cotidiana.

En la Constitución ecuatoriana (2008), específicamente en el artículo 66 numeral 2, se consagra el derecho a la vida como un principio fundamental y expresa taxativamente:

El derecho a una vida digna, que asegure la salud alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad y otros servicios sociales necesarios.

Sin embargo, la desconexión entre esta afirmación legal y la situación actual evidencia la necesidad de abordar de manera más efectiva los desafíos que obstaculizan la plena materialización de este derecho. Es crucial que el Estado implemente medidas concretas y efectivas para proteger la vida de sus ciudadanos, asegurando un ambiente seguro y propicio para el desarrollo de una sociedad donde el derecho a la vida sea una realidad palpable y no solo una aspiración normativa.

Con la firme convicción de salvaguardar los derechos humanos, y en particular el inalienable derecho a la vida, los marcos normativos internacionales resaltan la vital importancia de preservar la existencia ante posibles perjuicios o peligros provenientes de terceros, ya que dicho derecho se erige como el más fundamental otorgado a las personas y, asimismo, no deberá ser menoscabado por ninguna entidad, incluido el propio Estado. Es así como la Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948, 10 de diciembre) en su artículo 3 manda taxativamente: “Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona” como apreciamos no solo se reconoce el derecho a la vida, sino que el mismo es conexo al desarrollo de otros por tanto de allí radica su gran importancia para el ser humano. Por su parte, otro instrumento internacional que precautela la vida en todo momento es la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2007) en su artículo 2 detalla: “Toda persona tiene derecho a la vida, nadie podrá ser condenado a la pena de muerte ni ejecutado”, en el marco de la legislación ecuatoriana, se establece categóricamente la prohibición de la pena de muerte o ejecución, garantizando así el derecho fundamental de toda persona a no ser sometida a esta forma extrema de castigo y perder la vida. En lugar de la pena de muerte, nuestro sistema legal contempla la posibilidad de un concurso real de infracciones, permitiendo la combinación de distintas faltas para determinar la sentencia correspondiente.

No obstante, es esencial señalar que la sentencia por el concurso real de infracciones no puede superar los cuarenta años de privación de libertad. Esto se debe a que en nuestra legislación penal se prohíben penas crueles, inhumanas o degradantes que puedan afectar los derechos constitucionales del individuo. De esta manera, se establece un límite en la imposición de penas privativas de libertad del poder punitivo para evitar que se configure como una cadena perpetua, como ocurre en otros países.

Esta limitación temporal subraya el compromiso de la legislación ecuatoriana con la proporcionalidad y la humanidad en el ámbito de las sanciones penales. Este enfoque refleja la inquebrantable protección y garantía de la vida como un principio insoslayable que prima ante cualquier otro bien jurídico protegido, independientemente de la fuente de la amenaza, como en este estudio donde se aborda la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol, es imperativo que el conductor asuma la responsabilidad no solo a nivel personal, sino también en el ámbito social reafirmando así la trascendencia de este derecho humano fundamental que busca salvaguardar el bienestar de todas las personas en un entorno digno, evitando cualquier tipo de afectación, ya sea física o integral. Como sabemos, el Estado asume esta responsabilidad de proporcionar protección y tutela a través de acciones y políticas que fomenten un ambiente de paz.

4.5.2 Derecho a la integridad personal

Según la Defensoría del Pueblo del Ecuador (2019) la integridad personal se concibe como: “(...) La garantía de una vida libre de violencia y, además, la prohibición de la tortura, la desaparición forzada y los tratos y penas crueles inhumanas o degradantes”. Como se aprecia, queda patente que la Defensoría, en su función primordial de salvaguardar la integridad, aspira a prevenir cualquier atentado físico que resulte en lesiones, torturas, incapacidades o pérdidas de vidas, causantes de daños tanto físicos como psicológicos. Este compromiso se vincula estrechamente con los derechos humanos como son el derecho a la vida, a la salud y, en numerosas circunstancias, con la libertad, dado que muchas veces las víctimas son sometidas a tratos inhumanos privándolas de su libertad personal.

Es necesario remitirnos a la Constitución de la República del Ecuador, quien garantiza derechos esenciales para los individuos, que permiten la conservación de la vida en condiciones dignas, entre ellos se encuentra el derecho a la vida y derecho a la integridad física y psíquica, contemplados en el artículo 66, numerales 1 y 3 literal a) estos son de vital importancia, pues contribuyen a que se puedan cumplir otros derechos y regulaciones legales como las establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, que están direccionadas a regular el accionar que puede ser categorizado como conducta penal, entre las antes mencionadas se incluye sanciones por conducción en estado de embriaguez, proporcionales a la gravedad de la conducta y el grado de consumo de alcohol (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Desde la posición de los catedráticos Canosa, Fix, &Corzo (2012) mencionan que: “La integridad personal abarcaría el cuerpo humano con todos sus componentes, desde las moléculas que forman sus genes, incluyendo por tanto la integridad genética, hasta su anatomía y apariencia, así como las potencialidades intelectuales y sensoriales, incluidas las que tienen que ver con la capacidad de experimentar dolor físico o padecimiento psicológico o moral” (p. 140).

La integridad personal o física, desde la perspectiva de los autores, abarca un amplio espectro que va más allá de la mera preservación del cuerpo humano. En este contexto, se enfatiza en el cuidado y la protección integral de la persona, abarcando desde los aspectos anatómicos hasta los físicos, con el propósito de mantener no solo la integridad física, sino también la salud en sus dimensiones motrices, emocionales e intelectuales. Este enfoque implica reconocer y respetar el derecho fundamental que posee cada individuo a conservar íntegramente todos los componentes de su organismo. La integridad personal se erige como un principio que prohíbe cualquier forma de lesión física o afectación psicológica que pueda obstaculizar la capacidad de llevar una vida estable y plena.

En criterio de Robert Ojeda (2011) la integridad física se define como “(...) la plenitud corporal del individuo; de allí que toda persona tiene derecho a ser protegida contra agresiones que puedan afectar o lesionar su cuerpo, sea destruyéndola o causándole dolor físico o daño a su salud” (p. 6). De acuerdo con el autor, se destaca la importancia de prevenir cualquier forma de daño que pueda comprometer la salud mental, emocional e incluso intelectual de las personas. Este principio de integridad personal recalca la necesidad de promover entornos y sociedades que fomenten el respeto mutuo, la empatía y la garantía de condiciones que propicien el florecimiento integral de cada individuo, contribuyendo así a la construcción de una sociedad más justa y equitativa libre de violencia o daños a la integridad personal. Por tanto, la protección de la salud no se limita únicamente a la esfera corporal, sino que se extiende a los aspectos emocionales e intelectuales, reconociendo la interconexión entre el bienestar físico y el equilibrio psicológico.

Para la Convención Americana sobre Derechos Humanos (1969) reconoce expresamente el derecho a la integridad personal en su artículo 5 numeral 1 detalla:

Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral. En el mismo sentido el numeral 2 *ibidem* expresa taxativamente: Nadie debe ser sometido a torturas ni a penas o tratos crueles, inhumanos o degradantes (...).

Como es evidente, los instrumentos internacionales establecen de manera categórica la obligación de respetar la integridad personal y física de cada individuo, prohibiendo cualquier forma de agresión o afectación moral. En este sentido, la Declaración Universal de Derechos Humanos prohíbe expresamente la práctica de torturas, considerándola una violación fundamental de los derechos humanos.

Dentro de este marco normativo, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1976) aborda de manera específica el tema de la integridad personal. Este Pacto reconoce que la preservación de la integridad es inherente a la dignidad humana, estableciendo así la obligación de respetarla como un derecho fundamental. En consecuencia, se enfatiza que este respeto debe ser otorgado de manera incondicional a cada individuo, independientemente de circunstancias particulares.

La concepción de la integridad personal como parte congénita de la dignidad humana refleja la comprensión profunda de que cada persona merece ser tratada con dignidad y respeto intrínseco. La prohibición de tratos violentos o degradantes se erige como un pilar esencial para salvaguardar este derecho humano fundamental.

4.5.3 Derecho a la salud

Uno de los factores que ha contribuido significativamente a los accidentes de tránsito en Ecuador es el consumo de bebidas alcohólicas por parte de los conductores. Estos individuos adoptan una conducta negligente al ponerse al volante, sin considerar el riesgo y peligro que representan para las vías públicas. La gravedad de esta situación se refleja en las alarmantes tasas de siniestralidad, lo cual genera una legítima preocupación por la salud de los conductores. El alcoholismo se manifiesta como un problema de salud pública, ya que los conductores tienen la posibilidad de reincidir en niveles de alcohol superiores a los establecidos por la normativa penal ecuatoriana, y en este sentido según la Organización Mundial de la Salud, son los jóvenes los más afectados: “El consumo de alcohol provoca defunción y discapacidad a una edad relativamente

temprana. Entre las personas de 20 a 39 años, aproximadamente el 13,5 del total de muerte son atribuibles al alcohol” (Organización Mundial de la Salud, 2022).

Además, es relevante destacar que muchos conductores, al ingerir bebidas como cerveza, whisky o ron, exponen su organismo a riesgos adicionales debido a la falta de alimento en el estómago o a condiciones de salud que pueden agravar los efectos del consumo de alcohol. La Organización Panamericana de la Salud insta al respecto y dice que el consumo de licor es nocivo, afecta tanto a la población en su desarrollo económico como también, pone en evidente riesgo la salud humana, pues el alcohol ocasiona “(...) cáncer, enfermedades cardiovasculares, hepatopatías y traumatismos” (Organización Panamericana de la Salud, 2021).

A pesar de los esfuerzos iniciados por el Estado Ecuatoriano mediante campañas de prevención y seguridad vial, lamentablemente, no han logrado reducir de manera significativa este problema y concientizar el daño que ocasiona a la salud, el cual persiste de manera cotidiana. Es importante y necesario seguir buscando estrategias más efectivas y rigurosas para abordar este grave inconveniente, protegiendo así la integridad, vida, salud y seguridad de todos los ciudadanos en las vías ecuatorianas.

El consumo de licor en Ecuador se ha convertido en un gran problema, especialmente en los jóvenes quienes son más propensos al consumo y conducción de vehículo automotor, este problema se centra en falta de educación y principalmente una afectación a la salud pública. Al respecto se define el derecho a la salud como: “(...) Un derecho social fundamental, obligación del Estado que debe garantizar como parte del derecho a la vida” (Rodríguez M. E., 2016, pág. 32). La autora destaca que el derecho a la salud posee un nivel jerárquico y una importancia equiparable a otros derechos fundamentales. En consecuencia, lo clasifica como un derecho esencial directamente relacionado con la vida. En este sentido, sostiene que la existencia de una buena salud es intrínseca a la preservación de la vida, y, por ende, debe ser salvaguardada y garantizada por el Estado. También, argumenta que es responsabilidad del Estado adoptar medidas efectivas orientadas a mantener y proteger este derecho fundamental.

De acuerdo con el criterio de Rodríguez, es importante remitirnos a nuestra Constitución de la República del Ecuador (2008), la cual garantiza el derecho a la salud en su sección séptima, trata sobre la salud en el artículo 32 menciona:

La salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir.

El Estado garantizará este derecho mediante políticas económicas, sociales, culturales, educativas y ambientales; y el acceso permanente, oportuno y sin exclusión a programas, acciones y servicios de promoción y atención integral de salud, salud sexual y salud reproductiva. La prestación de los servicios de salud se regirá por los principios de equidad, universalidad, solidaridad, interculturalidad, calidad, eficiencia, eficacia, precaución y bioética, con enfoque de género y generacional.

La normativa previamente mencionada establece de manera imperativa la responsabilidad del Estado de llevar a cabo políticas públicas, programas y servicios destinados a asegurar el derecho a la salud. Este derecho incluye tanto el acceso a los servicios de salud como la prestación de estos, adaptándose a las condiciones económicas de la persona y asegurando la protección integral. Es fundamental destacar que este derecho guarda una estrecha conexión con otros bienes que también son protegidos por el Estado.

4.6 Políticas públicas

Las políticas públicas constituyen un conjunto integrado de programas, procedimientos y acciones estratégicas implementadas por el gobierno con el objetivo de abordar y satisfacer las diversas demandas y necesidades de la sociedad. En contraposición a las acciones gubernamentales y entidades públicas se desprende un criterio específico de Roth (2014) “Las políticas públicas no son el resultado espontáneo del Estado, por el contrario, más bien se trata de un proceso de construcción social producto de la interacción entre el Estado y la sociedad que se encuentra mediado por la gobernabilidad” (p. 201). En contraste con las acciones gubernamentales y las atribuciones de las entidades públicas, emerge un criterio específico que resalta la importancia de impulsar un enfoque más proactivo y centrado en el ciudadano para abordar los desafíos socioeconómicos y mejorar la calidad de vida. Este enfoque se fundamenta en la premisa de fomentar la participación ciudadana, la transparencia y la eficiencia en la toma

de decisiones, reconociendo que la colaboración entre el sector público y la sociedad civil puede conducir a soluciones más integrales y sostenibles.

Es así como el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social adopta la definición de políticas públicas como: “Las políticas públicas son todas las acciones que hace o deja de hacer la administración pública para lograr el bien común” (Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, 2016, pág. 23). Además, menciona estas políticas públicas contienen etapas para su elaboración e implementación y es importante resaltar que reconoce la participación ciudadana en todas las fases de las políticas.

Las políticas públicas son de diversa clase, acorde a las necesidades de la ciudadanía en general, estas sirven para desarrollarse y avanzar mediante la educación vial, política pública que permite la enseñanza y concientización mediante programas o planes que mejoren la calidad de vida y brinden seguridad humana a la ciudadanía donde prevalezca el bien común. De esta manera se pretende que los conductores, ciclistas, peatones estén preparados para afrontar los siniestros viales a nivel local y como no que los conductores sean más responsables al momento de conducir un vehículo.

Este criterio específico abarca la necesidad de desarrollar políticas y programas que se adapten a las cambiantes dinámicas sociales y económicas, reconociendo la diversidad de perspectivas y necesidades dentro de la sociedad. Este criterio específico destaca la importancia de alejarse de modelos gubernamentales convencionales y adoptar estrategias más dinámicas y participativas, donde la colaboración entre el Estado y la sociedad se erige como un pilar fundamental para el progreso sostenible y la construcción de sociedades más resilientes.

Las políticas públicas abarcan una amplia variedad, adaptándose a las diversas necesidades de la ciudadanía en general. Entre estas, destaca la educación vial, una iniciativa crucial que busca fomentar el desarrollo y el progreso. A través de programas y planes específicos, esta política pública tiene como objetivo mejorar la calidad de vida y garantizar la seguridad de los ciudadanos.

Roth (2019) define a las políticas públicas de la siguiente manera: “Las políticas públicas son un instrumento desarrollado por los Estados modernos a través de los gobiernos;

son un instrumento de transformación de la sociedad; finalmente, la política pública consiste en la determinación de un objetivo por medio de la movilización de las herramientas del Estado, entre ellas, la ley y el dinero, para lograr una transformación del comportamiento de las personas que supuestamente son responsables de algún problema público; entonces, en ese sentido, la política pública es un instrumento de transformación de la sociedad que actúa sobre los comportamientos de las personas”.

Bajo esta perspectiva, vamos a transformar la sociedad mediante el planteamiento de objetivos como es una educación vial, y para alcanzar se efectuarán acciones del gobierno, mediante política pública, en la cual no solo se centra en enseñar las normas de tránsito, sino también en concientizar a la población sobre la importancia de comportarse de manera segura en las vías. La idea es preparar a conductores, ciclistas y peatones para enfrentar los siniestros viales a nivel local. Además, se busca fomentar una mayor responsabilidad entre los conductores al volante. La implementación de políticas públicas de educación vial, se persigue un doble propósito: mejorar la preparación de los ciudadanos frente a los desafíos del tránsito y fomentar conductas más responsables por parte de los conductores. De esta manera, se contribuye al desarrollo integral de la sociedad y se asegura una convivencia más segura en las vías públicas.

En la Constitución de la República del Ecuador (2008) en su artículo 11 numeral 8 dicta que “El contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas, jurisprudencia y las políticas públicas (...)”. Siendo el Estado la entidad responsable de encargarse de garantizar y crear las condiciones necesarias o un entorno propicio para el ejercicio de estos derechos ciudadanos, de esa manera reconocerlos y no dejarlos desamparados.

Así mismo, el artículo 85 *ibidem*, establece que: “La formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientarán a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad.

2. Sin perjuicio de la prevalencia del interés general sobre el interés particular, cuando los efectos de la ejecución de las políticas públicas o prestación de bienes o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, la política o prestación deberá reformularse o se adoptarán medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto.

3. El Estado garantizará la distribución equitativa y solidaria del presupuesto para la ejecución de las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos.

En la formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos se garantizará la participación de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades” (Constitución de la República del Ecuador , 2008).

Se destaca una vez más la responsabilidad del Estado ecuatoriano de implementar de manera efectiva los mecanismos necesarios orientados a mitigar los problemas sociales. Aunque esta premisa se percibe desde una realidad utópica, es innegable que a diario nos enfrentamos a desafíos sociales emergentes. A pesar de estas adversidades, es incumbencia del Estado velar por la ejecución rigurosa de las políticas públicas a través de sus entidades gubernamentales. Esto no solo aseguraría el respeto de los derechos fundamentales, sino también propiciaría la satisfacción y progreso continuo de la sociedad donde impere el buen vivir.

En el Ecuador en aras de frenar los alarmantes promedios de alcohol en la sangre en conductores, adopta ciertas medidas empleadas por el Ministerio de Transporte y obras Públicas, La Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, es así que para el presente año 2023 se presenta el Plan Nacional de Seguridad 2030 (PNSV2030) con orientación en su plan a implementar “vías más seguras, centros de seguridad logística, mayor control con fiscalización para que los conductores cumplan con las leyes de tránsito”. Para el año 2017 se firmó el Pacto Nacional por la Seguridad Vial entre transportistas, sociedad civil y el Gobierno, con el objetivo de disminuir los accidentes de tránsito, ayudar a la seguridad vial y salvar más vidas humanas, este pacto se sostenía en “institucionalidad, vías seguras, vehículos más seguros, usuarios y brindar respuesta ante los accidentes de tránsito”. (Gobierno, 2022).

El Concejo Metropolitano de Quito y la Secretaria de Movilidad humana se suma en este año al Plan Maestro de Movilidad con iniciativa “Visión Cero” como política de seguridad vial,

en estos planes destaca la importancia de realizar controles operativos como son “mayor control de velocidad a motos, vehículos livianos y pesados, capacitación a los peatones en escuelas, protección del carril que le pertenece solo al transporte público, control de velocidad y control a conductores para evitar que conduzcan bajo los efectos del alcohol” (El Universo, 2023).

En esta misma línea, en la ciudad de Quito se presentó el Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042 con el fin de reducir las tasas de mortalidad y traumatismos en accidentes de tránsito en un 50%, al respecto en criterio de Alex Pérez secretario de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito menciona que: “(...) Los siniestros viales son evitables con educación, capacitaciones constantes operativos de control y otros elementos de seguridad vial” (Quito informa, 2023).

Tomemos en consideración que los controles, acciones u objetivos que se pretende implementar se llevarán a cabo respectivamente por parte de la Policía Nacional o Agentes Civiles de tránsito con la finalidad de que haya cero fallecidos por siniestros viales, pero en la realidad ecuatoriana se vive una falta de aplicación de dichos planes y campañas de concientización, por tanto, de acuerdo con el Secretario de Movilidad Humana es importante la incorporación de talleres de concientización con una duración determinada, el cual requerirá aprobación a través de puntaje mediante una evaluación vía telemática para la persona que conduzca en estado de embriaguez basadas en la formación vial, prevención de accidentes, y protección a derechos humanos.

4.7 Debido Proceso

El Dr. Francisco Ramos Méndez citado por Juan Auquilla, establece que “el debido proceso es aquel juzgamiento que debe efectuarse conforme a las reglas y derechos establecidos por el constituyente en un estado democrático, los cuales deben acto seguido ser recogidos y garantizados efectivamente por el legislador procesal” (Auquilla, 2011, pág. 11). Según el enfoque del autor Ramos, el debido proceso se define como el derecho fundamental inherente tanto a personas naturales como jurídicas, garantizando de que al activar el órgano judicial se obtenga un juicio justo. Este concepto salvaguarda a los individuos de cualquier acto arbitrario por parte del sistema judicial. En este sentido, los encargados de administrar justicia deben seguir rigurosamente todas las fases del proceso, en estricta conformidad con el marco de las normas y los principios

establecidos en la ley. Esto asegura la realización de un proceso equitativo, promoviendo así un juicio imparcial y expedito para todas las partes involucradas.

En palabras de Martín Agudelo Ramírez (2005) el debido proceso se conceptúa como: “El debido proceso es un derecho fundamental contenido de principios y garantías que son indispensables de observar en diversos procedimientos para que se obtenga una solución sustancialmente justa, requerida siempre dentro del marco del estado social, democrático y de derecho (...) (p. 89).

El debido proceso es una responsabilidad directa del juez, quien, en virtud de sus competencias, desempeña el papel de resolver controversias entre individuos o entidades públicas dentro del territorio ecuatoriano cuando hayan sufrido algún perjuicio o se hayan visto afectados sus derechos. En audiencia, las partes presentan sus argumentos y medios probatorios, que ayudan al juez a entender el problema y a emitir juicio justo. Los magistrados se guían por principios fundamentales para garantizar una adecuada administración de justicia. Cada procedimiento, adaptado a la materia o problema en cuestión es diferente, por tanto, debe ajustarse a la normativa legal vigente, a derecho y principios para asegurar el debido proceso, esto con la finalidad de no afectar los derechos de ninguna de las partes. Por lo tanto, se espera que el juez sea imparcial al momento de impartir justicia.

En este mismo sentido Roland Arazi, citado por Víctor Rodríguez, según cita este profesor que: “El derecho al debido proceso es aquella actividad compleja, progresiva y metódica, que se realiza de acuerdo con reglas preestablecidas, cuyo resultado será el dictado de la norma individual de conducta (sentencia), con la finalidad de declarar el derecho material aplicable al caso concreto” (Rodríguez, 2020, pág. 1296).

El debido proceso está legalmente constituido dentro de un juicio por la impartición de justicia del magistrado. Este conjunto de derechos y garantías confiere a los individuos la facultad de acceder a la justicia y exigir al Estado ecuatoriano un juicio imparcial en su búsqueda de justicia y en la limitación del poder estatal. Esto siempre y cuando se salvaguarden los derechos e intereses de todas las partes involucradas en el proceso, y se les brinde una sentencia o resolución que ponga fin a la controversia de manera justa.

4.8 Tutela judicial efectiva

El Abg. Néstor Mendoza refiere a la tutela judicial efectiva como: Un derecho y menciona que: “Un derecho, el de la tutela judicial efectiva, cuyo contenido comprende tres facultades esenciales: la facultad de acceder al proceso o a la jurisdicción, la facultad del derecho a la defensa contradictoria, y la facultad del derecho a la efectividad de la sentencia” (Mendoza, 2016, pág. 40).

En su apreciación, sostenemos que la tutela judicial efectiva va más allá del simple acceso a la justicia, ya que implica simultáneamente la protección de otros derechos fundamentales consagrados en nuestra Constitución, tales como el debido proceso y la seguridad jurídica. Por seguridad jurídica entendemos que las decisiones emitidas por los tribunales serán implementadas de manera efectiva.

En este mismo sentido, el referido autor menciona: “Y un derecho fundamental, un principio el de la tutela judicial efectiva según el cual cualquier persona puede y debe ser amparada en el ejercicio pacífico de sus pretensiones ante la justicia” (Mendoza, 2016, pág. 40). Es decir, que la tutela judicial efectiva se considera tanto un derecho humano como un principio fundamental. En calidad de principio, otorga a todas las personas la capacidad de acceder a la justicia de manera libre y voluntaria con la correcta aplicación del debido proceso. En este sentido, el Estado tiene la responsabilidad de fomentar los mecanismos necesarios para garantizar el pleno acceso a este derecho, permitiendo así a las personas recurrir a la justicia y asegurarse de que sus derechos no sean vulnerados durante un proceso judicial.

Con lo referido es importante nombrar la normativa constitucional sobre la tutela judicial efectiva, es entonces que la En la Constitución de la República del Ecuador (2008) se establece claramente en el Art. 75:

Toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley.

De igual forma, la Corte Interamericana de Derechos Humanos frente a la tutela judicial efectiva se ha pronunciado en varias sentencias y al respecto en el artículo 8 numeral 1 de la

Convención Americana sobre Derechos Humanos (1969), en el apartado de Garantías judiciales expresa lo siguiente:

Toda persona tiene derecho a ser oída, con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada contra ella, o para la determinación de sus derechos y obligaciones de orden civil, laboral, fiscal o de cualquier otro carácter.

En el ejercicio del derecho a ser escuchado, es crucial destacar la importancia en que insta la normativa de presentar nuestras demandas de manera efectiva y activar el sistema judicial. Obtener una sentencia a favor o en contra se convierte en un paso fundamental, siempre y cuando el Estado cumpla con la salvaguardia de los derechos conexos a este principio fundamental. En este contexto, el debido proceso adquiere una relevancia sustancial, abarcando la implementación de medidas eficientes y respetando los principios que guían la administración pública. Estos principios son esenciales para que la sentencia resultante sea justa y acorde con la materia en cuestión.

Jorge Benavides Ordoñez citado por Lara Bélgica (2021) menciona que la tutela judicial efectiva se concibe como un derecho fundamental y al respecto impera que: “De tal modo que podemos entender por derechos fundamentales a aquellos derechos subjetivos que le son propios a la persona en cuanto tal, que por la importancia de los bienes jurídicos que representan, tienen reconocimiento constitucional, de ahí que de dicho reconocimiento se derivan consecuencias de tipo jurídico, tales como la tutela judicial efectiva y el contenido esencial” (p. 61).

Los derechos fundamentales son inherentes a cada individuo debido a su mera condición de existir y vivir. Estos derechos se salvaguardan para prevenir su vulneración por parte de terceros. En casos de amenaza, tenemos el derecho de recurrir a los jueces competentes para exigir su protección y defensa. Por su parte, se busca asegurar una tutela judicial efectiva, que no solo se limite a la emisión de una sentencia, sino que abarque la totalidad del proceso judicial. Esto implica la interposición de los recursos necesarios ante un juez o jueza competente, garantizando así un acceso completo y equitativo a la justicia. Es necesario que el Estado desempeñe un papel activo

en hacer cumplir los derechos involucrados, lo que contribuirá a fortalecer la confianza en el sistema judicial y a consolidar la protección de los derechos fundamentales.

4.9 Infracciones de Tránsito

Es necesario definir, primeramente, sobre lo que se entiende por infracción y al respecto el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico menciona que es: “Conducta antijurídica tipificada en la ley como susceptible de ser sancionada, previo al procedimiento establecido, con la imposición de una sanción administrativa o penal” (Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, 2023). Entonces, una infracción puede ser conceptualizada como cualquier acto que vulnere una ley o norma jurídica, dando lugar a la violación de un bien legalmente protegido por el ámbito del derecho penal. En este contexto, la infracción no solo implica la mera transgresión de una regla legal, sino que también conlleva consigo la lesión de un interés o bien que el ordenamiento jurídico considera digno de protección mediante las sanciones establecidas en el marco penal.

Ahora bien, el jurista Cabanellas en su Diccionario Jurídico refiere que: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación de los recursos de casación fundados en la transgresión o incorrecta interpretación de ley o doctrina legal” (Cabanellas, 2006, p.165) Las infracciones no solo representan una violación abstracta de normativas legales, sino que afectan directamente la integridad y funcionamiento del sistema legal en sí mismo. Cada norma está diseñada para salvaguardar y preservar ciertos valores o intereses fundamentales para la sociedad, y su transgresión implica, por ende, una amenaza a la armonía y estabilidad del orden jurídico.

En criterio de Cinthia Dávila (2017) manifiesta que: “Los delitos de tránsito son aquellas infracciones con mayor repercusión que las contravenciones de la misma materia, o las más graves que las segundas, y por lo tanto se determinan con una sanción penal mayor porque sus consecuencias se miran al efecto de la vulneración de los derechos de las persona y afectación de sus patrimonios” (p. 14).

Las infracciones abarcan cualquier acción u omisión cometida por una persona con la intención de transgredir la ley. En el ámbito del derecho penal, la gravedad de dicha conducta determina su clasificación como delito o contravención, lo cual conlleva la imposición de una sanción o pena privativa de libertad a través de una sentencia ejecutoriada. El derecho penal, como

rama del sistema legal, busca mantener el equilibrio social a través de la imposición de sanciones penales proporcionales a la gravedad de la infracción. Así, la infracción no solo se limita a la violación de una regla escrita, sino que implica una afectación tangible a la estructura normativa que sustenta la convivencia pacífica y justa en una sociedad.

El Código Orgánico Integral Penal (2014) sobre la infracción penal en su artículo 18 expresa tácitamente: “Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”. Para que se catalogue como una infracción al tipo penal debe cumplir ciertos requisitos que son indispensables, esto cuando una persona a transgredido las normas jurídicas.

En el ámbito del estudio sobre el tránsito, la infracción se configura cuando un conductor, con su conducta negligente, específicamente al encontrarse en estado de embriaguez, ocasiona daños a bienes jurídicos protegidos como consecuencia de un accidente de tránsito. Estos bienes jurídicos incluyen la vida, la integridad de las personas, la seguridad y la salud. El conductor es responsable del volante en todo momento y cuando este conduce un vehículo automotor luego de haber consumido alcohol está faltando al deber objetivo de cuidado, como se encuentra privado de sus capacidades tiende a poseer falta de concentración que genera una infracción de tránsito de carácter culposo, por eso debemos considerar la definición que nos brinda al respecto el COIP en su artículo 371 donde menciona: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”. (Código Orgánico Integral Penal , 2014).

En otras palabras, las infracciones se producen al llevar a cabo acciones indebidas o al no cumplir con un deber asignado, lo que resulta en consecuencias negativas. En el ámbito de este estudio, nos referimos a la conducta irresponsable del conductor al manejar bajo los efectos del alcohol, representando un grave peligro para la sociedad civil. En tal estado, las capacidades del conductor al circular por la vía pública se ven considerablemente disminuidas, aumentando significativamente la posibilidad de causar un accidente de tránsito con consecuencias trágicas, como lesiones o incluso pérdida de vidas humanas. En resumen, la conducción en estado de embriaguez configura una contravención de tránsito por la transgresión de normas y reglas de tránsito, pero principalmente por faltar al deber objetivo de cuidado.

4.9.1 Clasificación de las Contravenciones de Tránsito

Tabla 1
Clasificación de las contravenciones de tránsito.

<i>Primera clase</i>	Conducción sin haber obtenido licencia; la o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito; exceder límites de seguridad del rango; Transportación público de pasajeros sin habilitación; conducción con categoría diferente al tipo de vehículo; competencias de vehículo en vía pública.	Sanción: Ppl: 3 Días Multa: 1SBU Reducción de 10 puntos en la licencia.
<i>Segunda Clase</i>	Ocasionar accidente de tránsito con daños materiales (2SBU); Conducción con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida; persona mayor de 16 años con permiso de conducción requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla; extranjero legal que brinde transporte comercial en zonas de frontera; conductor que por cuenta propia o comercial exceda el número de pasajeros o carga.	Multa del 50% de 1SBU Reducción de 9 puntos en la licencia.
<i>Tercera Clase</i>	Estacionamiento de vehículos en zona de peligro como curvas, puentes, ingresos y salidas; Conductor con vehículo automotor o bienes cause daño; conductor que derrame en vía pública sustancias deslizantes, inflamables o contaminantes; persona que construya reductores de velocidad sin autorización, quienes dañen o roten la vía sin autorización; conductor que circulen con personas en estribos, pisaderas o baldes de camionetas; transportistas público o comercial que se niegue a brindar el servicio.	Multa del 40% de 1SBU
<i>Cuarta Clase</i>	Desobediencia del conductor a agentes de tránsito; El conducto que adelante otro vehículo en movimiento; Conductor que altere la circulación y seguridad; transporte escolar que no tenga elementos distintivos y luces especiales; Exceder el rango moderado de límite de velocidad; Conducir sin condiciones técnico-mecánicas; conductor que preste servicio sin autorización de transporte público, privado o comercial; transportista público, comercial o privado que	Multa equivalente al 30% de 1SBU

<p>confíe su conducción a personas no autorizadas; transporte de carga sin extremos sobresalientes, banderines rojos; conductor y acompañantes de motocicletas que no usen casco de seguridad; conductor que ejecute la conducción sin placas.</p>	
<p><i>Quinta Clase</i></p> <p>Conductor que está descendiente apague el motor; realizar acciones ilícitas para evadir peajes; conducir en sentido contrario a la vía normal; vehículo a diesel donde el tubo de escape no esté instalado legalmente; conductor que no preste ayuda en caso de emergencia pese a ser solicitada; conductor que impida el paso a un vehículo de emergencia; Mal estacionamiento del vehículo; estacionar en cualquier tipo de vía sin ser precavido; taxistas que no utilicen taxímetro o altere, el conductor que tenga la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso a los usuarios; realizar cambios bruscos en el carril; Transportista público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando esté prestando servicios de transporte; conductor que lleve en brazos, sitios no adecuados a personas, animales u objetos; conducir sin luces o en mal funcionamiento; conductor que adelante un bus escolar mientras está estacionado desembarcando o embarcando; conducción de transportista público fuera de horarios sin salvoconducto; transportistas público masivo se niegue a llevar a ciclistas con bicicletas; conductor que no repete el derecho preferente de ciclistas, en desvíos o avenidas; invasión de vías para ciclistas con el vehículo al circular o estacionarse; conductor de motocicletas circulan con exceso de pasajeros; persona que altere la circulación con obstáculos sin autorización; conductor que deje a niños al interior del vehículo sin supervisión de un adulto.</p>	<p>Multa equivalente al 15% de 1SBU</p>
<p><i>Sexta Clase</i></p> <p>Circulación del conductor contraviniendo normativa relacionando con emanación de gases; quién no conduzca vehículo por la derecha en vías de doble dirección; invasión del conductor en vías exclusivas de buses; conductor que no posea botiquín de primeros auxilios y extintor de incendios; estacionamiento en lugares prohibidos y exclusivos;</p>	

<p>obstaculizar el tránsito por quedarse sin combustible; conductor particular que transporte niños sin la correspondiente seguridad; conductor antes de cruzar la línea férrea no detenga el vehículo; conductor que instale sirenas o balizas sin autorización; el conductor con desperfecto mecánico no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad; conducción con polarizados u oscuras; utilización del celular al conducir; transportistas público masivos que incumplan la tarifa preferencial; conducir en la noche sin luces; conductor de transporte público o comercial que maltrate de obra o palabra a usuarios; persona realice actividades deportivas en vía pública sin autorización con vehículos de tracción humana o animal; propietario de mecánica o talleres de reparación que preste servicios en la vía pública; propietario de vehículo comercial, público o privado que instale dispositivos de video que provoquen distracción; conductor que preste servicio de transporte urbano circule con puertas abiertas; el conductor de transporte pesado circule por vías restringidas, persona que conduzca sin portar la licencia.</p>	<p>Multa equivalente al 10% de 1SBU</p>
<p>Conductor que use reiteradamente o inadecuadamente bocina; transportista público de personas y comercial circule sin distintivos e identificación reglamentaria del servicio que presta la unidad; persona con discapacidad que conduzca sin identificación el vehículo adaptado; conductor de vehículo interprovincial o internacional que no presente la lista de pasajeros; conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento; conductor que no use el cinturón de seguridad; transportista público o comercial que no ponga fundas para recolección de basura; peatón que no circule por aceras, obstaculización del peatón al escuchar sirenas de emergencia; persona que desde un vehículo arroje desechos a la vía pública; persona que ejerza actividad comercial o servicio en zonas de seguridad; ciclista o motociclista que circule por sitios no permitidos; Comprador de vehículo automotor que no haya hecho el traspaso de dominio en 30 días; ciclistas y vehículos de tracción animal que no respeten la señalética; propietario de vehículo que instale en el</p>	<p>Multa equivalente al 5% de 1SBU.</p>

*Séptima
clase*

vehículo luces, faros, neblineros en sitios prohibidos sin autorización	
---	--

Fuente: Código Orgánico Integral penal (2008)

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo

4.9.2 La Culpa

Para Guillermo Cabanellas la culpa es: “En sentido amplio se entiende por culpa cualquier falta, voluntaria o no, de una persona que produce un mal o daño; en cuyo caso culpa equivale a causa” (Cabanellas G. , 2006, pág. 85). El referido jurista mencionado, en su diccionario jurídico elemental, define la culpa como cualquier acción destinada a causar un perjuicio, ya sea de manera voluntaria o no. No obstante, es crucial tener en cuenta que la culpa se configura cuando una persona, sin la intención expresa de ocasionar daño, realiza una acción que resulta perjudicial. Esto se diferencia notablemente del dolo, en el cual el individuo dirige conscientemente su conducta con la intención de dañar el bien jurídico de un tercero. Su distinción radica en que la culpa existe cuando se presenta una acción inadvertida y la segunda una conducta dirigida con conocimiento y voluntad de perjudicar.

En palabras de Albán Gómez (2015) en su Manual de Derecho Penal Ecuatoriano ratifica que: “(...) Se sanciona a las personas porque incumplen un deber, asignado a todo individuo: el de actuar con el necesario cuidado, con la diligencia indispensable, para evitar que sus actos causen daños a las personas o a la comunidad”. Bajo este criterio del Dr. Albán, la culpa se configura cuando se incumple el deber de cuidado, ya sea que el individuo encargado de actuar con precaución oriente su acción u omisión de manera contraria, a pesar de tener la capacidad de prevenirlo. En tal aspecto, sostenemos que los delitos o contravenciones de tránsito son considerados culposos ya que cuando un conductor se desplaza por las vías públicas, lo hace por necesidad y no con la intención de provocar un siniestro o accidente de tránsito. Lo que sucede es que los conductores ajustan su comportamiento de manera irresponsable al no tomar las medidas adecuadas para evitar colisiones o imprudencias, incumpliendo así con el deber objetivo de cuidado. Este comportamiento imprudente da lugar a la frecuente ocurrencia de accidentes de tránsito en las vías ecuatorianas. En resumen, la culpa en este contexto se manifiesta cuando la falta de precaución y responsabilidad contribuye a la proliferación de incidentes viales.

Es fundamental abordar el tema del delito culposo, es así como en criterio del Magistrado Manuel Estrella Ruiz en su Manual de Derecho Penal. Parte General nos da a conocer que, en el contexto de infracciones y delitos de tránsito, el delito culposo suele ser resultado de la imprudencia, falta de cuidado o desatención a normativas, así como de la omisión de un deber de cuidado que el individuo está obligado a mantener en todo momento. Es esencial recordar que los delitos culposos conllevan sanciones menores en comparación con los dolosos. Esto se debe a que la imprudencia, por ejemplo, no debe equipararse a la intención deliberada de causar daño, lo que justifica una penalidad inferior en los casos de culpa (Estrella Ruiz, 2006)

En este sentido, recae sobre el sujeto infractor la responsabilidad penal, siendo crucial determinar su culpabilidad para aplicar la sanción adecuada según el tipo penal que mejor se ajuste a su conducta. Es necesario reconocer la diferencia entre la comisión de un delito con intención y aquellos casos en los que la falta de diligencia o cuidado lleva a consecuencias no deseadas. De esta manera, se establece una conexión directa entre la responsabilidad del individuo y la configuración de la culpabilidad, permitiendo una aplicación justa y proporcionada de las sanciones correspondientes.

Referente a los delitos culposos, el antes mencionado Dr. Albán Gómez (2016) argumenta que: “En la culpa puede consistir en imprudencia, negligencia, impericia en el arte o profesión, inobservancia de los reglamentos u ordenanzas” (p. 98). Según el autor y conforme el criterio de Cabanellas para que un comportamiento sea considerado como culpa, es imperativo que englobe todos los elementos y formas de la culpa. En este sentido, el sujeto debe poseer la voluntad de llevar a cabo la acción, pero es crucial diferenciarlo del dolo, donde la intención es causar un daño directo. En el caso de la culpa, se materializará un resultado que podría haberse evitado, pero que aun así será tipificable, estableciendo una conexión entre la causa física y el daño, conocido como nexo causal. No obstante, la culpa se orienta principalmente hacia la omisión o falta de cumplimiento de un deber, resultando en un daño. En esta dinámica, el responsable es el agente, quien está sujeto a recibir una sanción prevista en el marco legal.

El Código Orgánico Integral Penal (2014) insta sobre la culpa en su artículo 27 establece taxativamente:

Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.

Como podemos apreciar la culpa se centra en la inobservancia de las normas y reglamentos, o la negligencia, hablemos en la conducción de vehículo en estado de embriaguez, hay falta de cuidado o incumplimiento de deberes que desembocan en consecuencias perjudiciales, lo cual justifica la imposición de una pena conforme a lo establecido en el tipo penal correspondiente.

4.9.3 Formas de la Culpa

A juicio del Dr. Ernesto Albán Gómez sostiene que la culpa, para configurarse necesariamente, debe cumplir con ciertos requisitos o elementos. Uno de ellos es que, cuando la acción del agente tiene la capacidad de prevenir el daño, pero no se lleva a cabo, se considera como un acto "previsto, pero no querido". Además, el segundo elemento implica la producción o resultado de lo que se tenía el deber de evitar, pero se omite al confiar en que el resultado no se materializará. En el concepto de culpa, siempre está presente la intención o ánimo de llevar a cabo el acto para evitar el daño; no obstante, no se trata de una voluntad dirigida al resultado en sí. Otro aspecto relevante, y a menudo objeto de controversia, es la falta del deber de atención y cuidado. Cuando el agente tiene la responsabilidad de hacerlo, pero lo omite, se le sanciona, aunque de manera leve, con el propósito de corregir su conducta (Gómez, 2016).

El mismo autor basado en criterios doctrinarios y en relación con el COIP dentro de las infracciones de tránsito, el término "culposo" nos da a conocer las formas o modalidades de culpa por las cuales la conducta de una persona se convierte en culposa, es así que encontramos cuatro tipos:

4.9.3.1 Negligencia

El Dr. Albán Gómez (2016) refiere que: "se traduce en una falta de actividad o en una actividad desatenta, por cuya causa se produce el resultado dañoso, que pudo haberse evitado con una actitud diligente". La negligencia se manifiesta como la omisión de acciones necesarias, configurándose, así como una clara falta de cuidado. En el ámbito del tránsito, este comportamiento negligente surge cuando el conductor no opera su vehículo de manera segura, desatiende las condiciones de la vía o ignora las señales de tránsito. La negligencia en este contexto

se traduce en una falta de acción, ya que el conductor no respeta ni sigue las normas establecidas, lo que lamentablemente conlleva a menudo a consecuencias perjudiciales para terceros.

Con base en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Español, define a la negligencia desde su origen “reside del latín negligentia que significa descuido, falta de cuidado, falta de aplicación” (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, 2020). Se destaca por la falta de atención a las señales y normativas de tránsito, como también por el descuido que puede resultar en accidentes mortales y daños físicos o materiales, por eso es importante adoptar prácticas de conducción responsables y conscientes.

El tratadista Guillermo Cabanellas concibe como: “Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas. Dejadez, Abandono, Desidia, Falta de aplicación, Falta de atención, Olvido de órdenes o precauciones” (Cabanellas G. , 2006, pág. 165).

El autor nos dice que la negligencia es la omisión del agente cuando tiene la obligación de hacer determinada tarea, no está cumpliendo con su deber por una desatención de lo que resulta un daño a cualquier bien jurídico protegido. Es imperativo comprender que la negligencia en el tránsito no solo implica la falta de ejecución de ciertas acciones, sino también la desconsideración hacia la seguridad vial y el bienestar de los demás usuarios de la carretera.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestres Tránsito y Seguridad vial (2008) en su artículo 181 inciso segundo establece taxativamente: “(...) Queda prohibido conducir en modo negligente o temerario”. La normativa es explícita al establecer que el conductor debe asumir la responsabilidad en las vías, evitando comportamientos contraproducentes o irresponsables. Se espera que esté precavido y alerta en todo momento, dado que existen peatones que pueden no tener la debida precaución al cruzar las vías, desatendiendo las señales de tránsito. En caso de que el conductor no preste atención, sería responsable y sancionado por negligencia.

4.9.3.2 Imprudencia

La imprudencia según el Diccionario prehispánico del español jurídico es: “Infracción o incumplimiento del deber objetivo-general de cuidado o diligencia, impuesto por una norma, escrita o no, de cuidado, prudencia o diligencia, que es la norma prohibitiva secundaria (...) (Diccionario de Real Academia de la Lengua, 2019).

La definición proporcionada nos ofrece una comprensión clara de que la imprudencia se manifiesta al no cumplir con el deber objetivo de cuidado, es decir, al ignorar cualquier normativa,

ordenanza o protocolo establecido para los conductores de vehículos automotores. Aquellos que, al encontrarse al volante, realizan acciones precipitadas o temerarias, sin tener en cuenta medidas que podrían prevenir la ocurrencia de un riesgo o daño, están incurriendo en imprudencia. Este comportamiento suele manifestarse cuando el conductor, habiendo ingerido bebidas alcohólicas, actúa de manera impulsiva y descontrolada al manejar un vehículo. En tales circunstancias, no se reflexiona sobre los factores de inseguridad que podrían surgir en el trayecto, lo que aumenta significativamente el riesgo de accidentes o situaciones peligrosas que se van a presentar en su camino.

De acuerdo con el Manual de Derecho Penal Ecuatoriano, el Dr. Albán Gómez (2015). menciona que: “Se manifiesta en actos realizados con ligereza y sin considerar riesgos, que así mismo causan daños a terceros” De acuerdo con lo que indica el autor, la imprudencia se caracteriza como un abuso de confianza, especialmente cuando se trata del comportamiento de un conductor. Los conductores imprudentes tienden a confiar en la suerte y adoptan una actitud despreocupada, sin anticipar las consecuencias dañinas que pueden surgir, a pesar de ser conscientes de que sus acciones ligeras son intrínsecamente peligrosas y pueden ocasionar perjuicios tanto a ellos mismos como a los peatones. Este abuso de confianza se manifiesta en la falta de previsión ante los riesgos inherentes a su conducción imprudente. Los conductores, al dejar que la suerte guíe sus decisiones en lugar de considerar de manera proactiva las posibles implicaciones negativas, están contribuyendo a la creación de situaciones de peligro evitables. Esto no solo pone en riesgo su propia seguridad, sino que también aumenta las posibilidades de causar daños a terceros, como peatones que comparten el entorno vial. La imprudencia, en este sentido, se revela como una forma de comportamiento irresponsable que va más allá de la negligencia, implicando una falta de consideración consciente hacia la seguridad propia y la de los demás.

El tratadista Guillermo nos revela que la imprudencia se refiere a la conducta de una persona precipitada. Esta imprudencia se manifiesta cuando alguien no toma las precauciones necesarias en sus acciones, ya sea por no considerar normativas existentes, haber olvidado ciertas reglas o simplemente dejarse llevar por todo en su accionar. En este comportamiento, la persona puede experimentar una falsa sensación de seguridad, creyendo que está exenta de riesgos. Un individuo imprudente se encuentra constantemente expuesto a daños o peligros. Se destaca cómo la falta de atención a normativas y la adopción de una actitud despreocupada pueden tener consecuencias negativas, ya que la imprudencia puede conducir a situaciones peligrosas y

aumentar el riesgo de sufrir daños (Cabanellas G. , 2006).

Citando a Yávar (2017) en la obra denominada Casuística de infractores de tránsito nos da a conocer que: “(...) Sujetos que tuvieron que tomar decisiones en el tránsito vial, por ejemplo- lo hicieron luego de reflexionar sobre lo que podía llegar a ocurrir y obraron sobre seguro (prudentes); en tanto que otros actuaron “a tontas y a locas” (imprudentes) provocando así un resultado lesivo” (p. 338).

Bajo este criterio, un conductor imprudente se caracteriza por actuar de manera apresurada, sin realizar una premeditación en sus acciones. Su comportamiento es rápido y, como se menciona, se podría describir como "a locas". Este término resalta la naturaleza impulsiva de su conducta, indicando que sus acciones carecen de una consideración consciente. Es decir, el conductor no reflexiona detenidamente antes de actuar, lo cual, como sabemos, constituye una acción inconsciente que, inevitablemente, puede desencadenar consecuencias dañinas posteriormente.

4.9.3.3 Impericia

La impericia en el Manual de Derecho Penal Ecuatoriano del autor Gómez (2015) refiere “Es una forma de culpa que se da en el ejercicio de ciertas profesiones o actividades que requieren de conocimiento o destrezas especiales. En el fondo se reduce a negligencia o imprudencia en un ámbito específico”. En este contexto, la falta de habilidad en conductores profesionales resulta sumamente preocupante. La conducción de un vehículo no solo requiere habilidades básicas, sino también una formación adecuada y práctica respaldada por certificaciones que demuestren su nivel de profesionalismo. En excesivas ocasiones, estos conductores carecen de los conocimientos, la destreza o la experiencia necesaria debido a la falta de práctica o comprensión técnica. Este problema no se limita únicamente a los conductores, sino que también afecta a los peatones, quienes comparten las vías y, en muchos casos, carecen de la educación vial necesaria.

De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española el término impericia proviene del “latín imperitia que se refiere a la falta de práctica, experiencia o habilidad en una ciencia o arte” (Diccionario de la Real Academia de la Lengua, s/f). Como se ha explicado en líneas anteriores, la impericia no es más que una carencia o insuficiencia de capacidad y/o habilidad para llevar a cabo una actividad en específico, y en el contexto al tema de estudio, se dirige a la conducción de un vehículo automotor.

En otras palabras, al referirnos a este tipo de culpa, observamos que es una situación común y recurrente en nuestro entorno ecuatoriano. Con frecuencia, nos encontramos con casos en los

que las personas utilizan licencias inadecuadas, como una de tipo C para un vehículo de clase B. Este comportamiento implica una conducción con una licencia no autorizada para ese tipo de automóvil. Además, se suma la falta de habilidad de ciertos individuos, generalmente jóvenes menores de edad, que manejan sin haber obtenido la licencia, correspondiente para circular legalmente por las vías públicas. Como expresa Jorge E. Alvarado citado por Andrea Izquierdo G. que: “Es el desconocimiento total de la conducción de un vehículo a motor, de tracción humana o tracción animal, no reconocido por institución alguna como elemento profesional. Impericia es la incapacidad técnica” (Gallardo A. I., 2015, pág. 38).

4.9.3.4 Inobservancia de Leyes y Reglamentos

Hablemos de un tipo de culpa que abarca la impericia, la falta de atención y la negligencia al conducir un vehículo automotor, lo cual puede desencadenar en un accidente de tránsito. Nos referimos específicamente a la inobservancia de los reglamentos, siendo el exceso de velocidad un aspecto destacado. Esta conducta, adoptada por muchos conductores, implica el incumplimiento de las leyes y reglamentos, siendo una clara desobediencia a lo que manda la ley, constituyendo una violación e incumplimiento a los reglamentos y normativa de tránsito ocasiona daños. Es así como el Dr. Albán Gómez (2015) manifiesta que: “La Inobservancia de leyes o reglamentos: esta otra forma especial se produce cuando la violación de normas legales o reglamentarias, realizadas sin intención de causar daño, lo han causado”.

En nuestra legislación ecuatoriana, en materia de tránsito encontramos disposiciones cruciales que regulan y orientan el comportamiento de conductores como peatones, esto es la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento y se aplican por órdenes emitidas por autoridades encargadas de realizar controles, tales como los Agentes Civiles de Tránsito o Policía Nacional. En el contexto de inobservancia a estas normativas por parte del ciudadano, no cumple o acata a las mismas genera una transgresión al deber de cuidado. Esta conducta irresponsable tiene como consecuencias la afectación del derecho a la vida, la seguridad, la integridad física, bienes jurídicos que la ley pretende proteger con códigos que sancionan para corregir la conducta desobediente e irrespetuosa, salvaguardando los derechos y seguridad vial ciudadana.

Es así como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2008) en su artículo 183 expresa taxativamente:

Los usuarios de las vías están obligados a obedecer las normativas, reglamentaciones

viales, indicaciones del agente de tránsito y señales de tránsito que establezcan una obligación o prohibición, salvo circunstancias especiales que lo justifiquen.

La falta de atención al cumplimiento de normas de tránsito constituye una forma de negligencia que ha provocado numerosos accidentes viales debido a la conducción irresponsable por parte de los conductores. Con frecuencia, estos conductores no respetan las directrices establecidas para la velocidad en diferentes contextos, como curvas, zonas perimetrales y áreas escolares, ignorando deliberadamente las regulaciones que indican límites específicos de velocidad. A pesar de estar conscientes de las pautas kilométricas correspondientes, optan por acelerar, ocasionando consecuencias fatales.

El conductor, como figura central al volante, asume la responsabilidad constante de su conducta. Es importante, que sea precavido y se mantenga atento a la señalización y a la normativa de tránsito que rige su comportamiento. Esto es esencial para prevenir que sus acciones afecten negativamente los bienes jurídicos protegidos de la comunidad, evitando así tragedias y pérdidas de vidas. En esta misma línea el experto Orlando Palomeque menciona que: “Lo que persigue la sanción es que las personas incumplen un deber y que este deber es asignado de toda persona de actuar con el necesario cuidado al momento de conducir un vehículo” (Diario Correo, 2019).

4.10 El deber objetivo de cuidado

En palabras de Yávar (2017) en su obra denominada Casuística de Tránsito el deber objetivo de cuidado: “obliga al sujeto a poner en su normal actividad, toda la atención que debe prestar una persona en su sano juicio, al objeto de no dañar los bienes protegidos por el asambleísta” (p. 8). Es así como el deber objetivo de cuidado implica básicamente en cumplir con todas las normativas legalmente vigentes en el desempeño de una labor o actividad encomendada al agente. Si nos referimos a materia de tránsito, el conductor asume la responsabilidad de cumplir con numerosas reglas con el fin de preservar y no afectar bienes jurídicos protegidos por la ley y evitar consecuencias graves a la ciudadanía.

Partiendo de esta concepción, doctrinariamente existen varias posiciones que conceptualizan el tema en mención, tal es el caso de la autora Diana Gallardos Astudillo (2015) quién menciona: “El Deber de Cuidado llamado también diligencia debida, consiste en la obligación de prestar el cuidado debido, para evitar la lesión o puesta en peligro de bienes jurídicos y constituye un importante punto de referencia para la comprobación de las conductas imprudentes” (p. 37).

El deber objetivo de cuidado es el actuar con el máximo cuidado exigido en cada diligencia requerida, en este sentido no se permite tolerar ningún tipo de riesgo porque si se trata de un deber, hay que cumplirlo a cabalidad sin quebrantarlo, por ende, para garantizar su cumplimiento y observancia, rigen varias reglas que deben ser seguidas y consideradas por el agente en el ejercicio de su labor o funciones. La atención de cuidado es tan esencial ya que tiene como finalidad proteger bienes relevantes o protegidos por el ordenamiento jurídico de esa manera se evita que se vean amenazados e inmersos en algún tipo de peligro o riesgo, contribuyendo así a la prevención y mantenimiento de la seguridad humana.

Es importante, destacar sobre el quebrantamiento del deber objetivo de cuidado y en criterio del Catedrático Ángel Torio dice que: “La infracción de un deber general de cuidado, impuesto por el ordenamiento jurídico en la realización de acciones peligrosas para determinados bienes jurídicamente protegidos” (López, 1974). El incumplimiento al deber objetivo por culpa acarrea una sanción tipificada dentro del tipo penal, donde se encuentra responsable a la persona que tenía la obligación de preservar el cuidado y que al omitirlo provoca un daño que podría prevenirse o evitarse, aunque este hecho no haya sido intencional. Este incumplimiento conocido doctrinariamente como imprudencia se traduce en la violación de un deber, generando un resultado perjudicial hacia el bien jurídico protegido por el Estado, configurándose como una infracción, y según la gravedad se clasifica como un delito o una contravención de naturaleza culposa.

En criterio de Yávar (2017). dentro de su obra jurídica Casuística de Tránsito infringe el deber objetivo de cuidado: “el que personalmente produce un resultado dañoso. La infracción cometida siempre debe ser personal y debe establecerse un resultado que afecte el bien jurídico protegido” (p. 9). Ante lo mencionado, se transgrede el deber de cuidado cuando una persona actúa con culpa en la ejecución del deber que personalmente le corresponde realizar, pues al no prestar la debida atención produce daños. El elemento más interviniente en este tipo de acontecimientos es la confianza ya que el sujeto activo no contempla la posibilidad de que cause perjuicio, por lo tanto, voluntariamente omite la acción necesaria para prevenir un resultado que podría tener consecuencias penalmente lesivas.

Por su parte, es importante destacar que nuestro régimen penal ecuatoriano no contempla de manera directa o más bien no tenemos una definición clara sobre que es el deber objetivo de cuidado, no obstante, tipifica los eventos en el que cualquier profesional lo infrinja, al respecto en

el citado artículo 146 del COIP en sus numerales 2 y 3 especifica lo que podemos entender por quebrantar el deber objetivo de cuidado:

1. La inobservancia de leyes, reglamentos, ordenanzas, manuales, reglas técnicas o lex artis aplicables a la profesión
2. El resultado dañoso debe provenir directamente de la infracción al deber objetivo de cuidado y no de otras circunstancias independientes o conexas (COIP, 2014).

Si bien es cierto, en el referido artículo habla sobre el homicidio por mala práctica profesional haciendo alusión a todas las posibilidades profesionales, como no se establece un tipo específico en el homicidio, es muy común referenciar a los médicos profesionales quienes tienen la obligación de obedecer sus deberes y obligaciones en la práctica, aunque no toda muerte o lesión será mala práctica profesional ya que se puede producir por circunstancias imprevisibles, es decir que no se pronosticaba el resultado de dicho acontecimiento en la aplicación por ejemplo de algún tratamiento. Ahora bien, en materia de tránsito, si bien es cierto el ordenamiento jurídico exige al conductor un comportamiento responsable lo que implica mantener el deber objetivo de cuidado, y si por el contrario desatendemos dicho deber de manera deliberada se torna una conducta imprudente, y verse inmerso en una situación de riesgo de llegar a lesionar un bien jurídico protegido, con consecuencias penalmente relevantes.

4.11 Sanción en la contravención de conducción de vehículo en estado de embriaguez en el régimen penal ecuatoriano

Previamente a abordar la temática de la sanción para el tipo penal objeto de esta investigación, conviene efectuar una breve exposición de los fines de la pena, en concordancia con el Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2014), que prevé como sus elementos, el de la prevención de la comisión de delitos, el desarrollo progresivo de derechos y la reparación integral de la víctima afectada.

Desde el punto de vista doctrinal, y en la misma línea del cuerpo normativo penal ecuatoriano, Durán (2011), resume en dos a los parámetros que moldean la naturaleza de los fines de la pena, la retribución y la prevención. Además, sostiene que, en razón de que el ideal de rehabilitar al infractor se ha visto, muchas veces truncado, han surgido nuevos planteamientos orientados a repensar las teorías de carácter absoluto de la pena, con el afán de que se viabilice una real retribución conforme la progresividad en el desarrollo de los de los derechos.

En la normativa nacional existen regulaciones por medio de las cuales se amparan derechos fundamentales, por otro lado, se limitan, prohíben y sancionan conductas ilícitas. Siendo así que, desde la Ley Suprema, leyes, reglamentos y ordenanzas se ha establecido las reglas pertinentes para garantizar el derecho a la vida, tutelar la seguridad ciudadana y la integridad física de los ecuatorianos.

Tomemos en consideración que desde el punto doctrinario Guillermo Cabanellas (1998) sostiene que la sanción es “En general, ley, reglamento, estatuto. Solemne confirmación de una disposición legal por el jefe de un Estado, o quién ejerce sus funciones. Aprobación. Autorización. Pena para un delito o falta. Recompensa por inobservancia de preceptos o abstención de lo vedado”. (p. 360).

La sanción es una medida o pena que se encuentra establecida en una norma para los infractores y esta abarca la consecuencia jurídica que tiene el agente por haber infringido su obligación de cumplir con un deber impuesto por una ley o reglamento, en la que su acción u omisión generó un delito o contravención, produciendo un daño al bien jurídico protegido. Las sanciones contempladas en nuestra normativa penal vigente abarca de carácter penal (pena privativa de la libertad), civil (cancelación de una multa) y administrativa (relacionada con el ejercicio de funcionarios públicos como una amonestación verbal). De esta manera, las sanciones se clasifican en razón de evitar que las personas no vuelvan a cometer una infracción y producir secuelas graves.

Las contravenciones de tránsito se clasifican de acuerdo con la gravedad, acción y por ende tienen su respectiva sanción. El Código Orgánico Integral Penal nos da a conocer la contravención sobre la conducción de vehículo en estado de embriaguez, tema de estudio del presente proyecto, dentro del artículo 385 señala esta conducta imprudente e irresponsable la cual será sancionada de acuerdo con el grado de alcohol por litro en la sangre de la siguiente manera:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.

3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas (Asamblea Nacional del Ecuador , 2014).

Tal cual se puede evidenciar en este enunciado, se describen las penas privativas de libertad de cada contravención existente de acuerdo con el grado de alcohol en la sangre va desde la menor que es 5 días hasta la mayor privación de 90 días. Además, se imponen penas no privativas de libertad, como son la reducción de puntos en la licencia de conducir conforme la escala, partiendo desde la reducción de cinco puntos a la licencia de conducir cuando el nivel de alcohol en el cuerpo es el mínimo en este caso 0,3 g/l, hasta la sanción máxima de la reducción total de los puntos que son treinta, en el caso de conductores de transporte público quienes poseen una escala mínima de 0,1 g/l debido a su gran responsabilidad, se genera la imposibilidad total de conducir legalmente esto con el fin de frenar . En cuanto a la reducción de puntos en la licencia de conducir, el artículo antedicho contempla sanciones que pueden representar pérdida de cinco, diez, o treinta puntos, suspensión de licencia por sesenta días, dependiendo del nivel de alcohol ingerido. A esto se suman las multas, que inician en un salario básico unificado, que actualmente asciende a \$ 450,00 de los Estados Unidos de Norteamérica hasta tres salarios básicos unificados. Siendo que en el transporte público existe una desproporcionalidad de la pena ya que no se impone ninguna multa a cancelar

lo que vulnera el principio de legalidad por la conducción en estado de ebriedad, pues se impone multas al transporte privado y no para el público sin ningún fundamento jurídico que excluya el pago de multa por esta infracción.

Todo este conjunto de sanciones busca concientizar sobre las consecuencias legales derivadas de conducir bajo los efectos del alcohol. sin embargo, estas medidas no han sido tolerables para reducir las tasas de accidentes de tránsito en estado de embriaguez. La criminalización de esta contravención no logra cumplir su objetivo preventivo, lo que implica enfoques más efectivos para brindar seguridad vial ciudadana y protección a los derechos humanos que se ven afectados por esta conducta negligente.

Por tanto, resulta crucial tipificar una nueva sanción adoptando prácticas presentes en legislaciones latinoamericanas, esta es la inhabilitación temporal de la licencia de conducir. El propósito de esta medida es de que si la sanción es más severa, los conductores sean más conscientes de las consecuencias más graves que enfrentarán si deciden manejar bajo la influencia de alcohol, consideremos, una persona que posee inhabilitación la licencia de conducir y desea transportarse algún lado ya no podrá hacerlo por haber incurrido en una infracción penal, claro esto es temporal y proporcional al grado de alcohol en la sangre para no afectar ningún derecho de manera permanente, por ende, se trata de que el conductor no vuelva a cometer la misma infracción, en otras palabras piense dos veces antes de incurrir en la misma infracción y prevenir la reincidencia.

La intención es ofrecer una mayor seguridad vial ciudadana, educar tanto a choferes como a peatones y terceras personas de la gravedad de la contravención, no solo castigar, sino corregir comportamientos imprudentes a través de talleres de educación vial. Además, sería importante tipificar la figura de reincidencia en las contravenciones dado que en nuestro régimen sancionador penal ecuatoriano actual, esta figura no está contemplada dentro del tipo penal, a excepción para los delitos dolosos. La falta de esta tipificación contribuye a la permisividad y favoritismo para que la conducta siga repitiéndose. Establecer medidas más estrictas, educativas y tipificar la reincidencia fortalecerá la efectividad del sistema sancionador, contribuyendo a una conducción más segura y responsable, por tanto, en nuestro régimen sancionador implementaríamos la figura de inhabilitación, adecuándose de la siguiente manera:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir, cinco días de privación de libertad e inhabilitación de la licencia de conducir por un año.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir, quince días de privación de libertad, e inhabilitación de la licencia de conducir por dos años.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días, treinta días de privación de libertad e inhabilitación de la licencia de conducir por tres años.

Para el caso de los conductores de transporte público a pesar de haberse revocado su licencia con la reducción de los treinta puntos, con los cuales se otorga por la Agencia Nacional de Tránsito, es importante que a más de: la pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días, quede inhabilitado para conducir por cuatro años su licencia de conducir, como tenemos conocimiento la ley es tan amplia que permite la recuperación de puntos en la licencia de conducir cuando haya perdido la totalidad de los puntos otorgados, por tanto si los recupera, va a quedar inhabilitado por haber incurrido en una falta tan grave e irresponsable ya que transporta diariamente muchas personas, las cuales sin tener conocimiento del estado del conductor hacen uso del servicio público, poniendo en evidente peligro su vida, e integridad física.

La importancia de esta medida se intensifica, ya que los conductores de transporte público asumen a diario la responsabilidad de trasladar a un gran número de personas que confían en el servicio si tener un conocimiento directo del desempeño del conductor. Este escenario plantea un riesgo evidente para la vida y la integridad física de los pasajeros. La consideración primordial debe ser la seguridad y el bienestar de quienes dependen de este servicio, y la inhabilitación del permiso de conducción por un periodo significativo se convierte en una herramienta indispensable

para disuadir conductas irresponsables y asegurar la protección de los usuarios del transporte público.

4.11.1 Análisis del tipo penal

- **Sujeto activo:** Cualquier persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez.
- **Sujeto pasivo:** La sociedad civil.
- **Verbo rector:** Conducir.
- **Bien jurídico protegido:** Seguridad vial, vida, integridad física.
- **Sanción:** La sanción va a depender de los grados de alcohol por litro en la sangre detectados en el organismo del chofer, así mismo como medida preventiva, se aprenderá el vehículo por veinticuatro horas. En la siguiente tabla se detalla la sanción correspondiente al grado de alcohol:

Tabla 2
Parámetros para análisis del tipo penal.

<i>Grados de alcohol</i>	<i>Multa</i>	<i>Pérdida de puntos (licencia)</i>	<i>Pena Privativa de Libertad</i>
<i>0,3 a 0,8 g/l</i>	1 SBU	5 puntos	5 días
<i>0,8 a 1,2 g/l</i>	2 SBU	10 puntos	15 días
<i>Mayor a 1,2 g/l</i>	3 SBU	Suspensión de la licencia por 60 días	30 días
<i>Transporte Público hasta 0,1 g/l</i>	No hay sanción pecuniaria	Reducción de 30 puntos (Pérdida de la licencia)	90 días

Fuente: Código Orgánico Integral penal (2008)

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo jumbo

El artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal aborda la contravención de tránsito relacionada con la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol. Esta normativa establece distintas penalizaciones según el nivel de alcohol en la sangre. Por ejemplo, en el primer numeral, se establece que aquellos conductores con un nivel de hasta 0.3 g/l de alcohol en la sangre serán sancionados con una multa equivalente a un salario básico unificado (SBU), la pérdida de cinco puntos en la licencia de conducir, y una pena privativa de libertad de cinco días. Sin embargo, es necesario reflexionar sobre la efectividad de estas sanciones. Desde una perspectiva doctrinaria, la opinión de expertos entrevistados, y el análisis de casos reales, surge la evidencia de que estas penalizaciones resultan insuficientes.

La conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol es una práctica lamentablemente común y frecuente, lo cual se refleja en las alarmantes tasas de mortalidad en nuestras vías cada año fiscal. Las consecuencias de esta conducta son devastadoras, representadas simbólicamente por el color rojo y negro. El color rojo simboliza la sangre derramada en nuestras calles debido a accidentes causados por conductores ebrios, quienes sufren heridas, lesiones y hematomas muy graves antes de perder la vida por algún accidente, además estos conductores que ocasionan estos daños ignoran la responsabilidad que implica manejar un vehículo con sus capacidades psicomotoras disminuidas por el alcohol. Por otro lado, el color negro representa la muerte, el luto, el sufrimiento y el dolor que aflige a las familias y a sus corazones, cuando pierden a sus seres queridos a causa de estos actos negligentes ya sea por la propia negligencia o de un tercero.

Aunque se trate de un acto culposo, es esencial considerar que la conducción bajo los efectos del alcohol tiene gran relevancia social a pesar de que se trata de una contravención de tránsito, misma que sin precaución se puede llegar a cometer un tipo de delito culposo, desencadenando consecuencias tanto sociales como jurídicas de gran impacto. Por ende, es importante explorar la implementación de nuevas medidas sancionatorias para disuadir y castigar a estos conductores negligentes, mitigando así el impacto devastador que sus acciones tienen en nuestra sociedad.

El segundo numeral del artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) aborda el rango de 0,8 a 1,2 g/l de alcohol por litro en la sangre, estableciendo sanciones que incluyen una multa equivalente a dos salarios básicos unificados (SBU), la pérdida de diez puntos en la licencia de conducir y una pena privativa de libertad de quince días. Sin embargo, en la práctica, estas penalidades rara vez se aplican en su totalidad. La defensa legal tiende a solicitar atenuantes

basadas en la buena conducta y colaboración del infractor, lo que a menudo resulta en una reducción de la pena. Además, se recurre a penas mixtas, considerando la situación laboral o familiar del infractor, y en algunos casos se ordenan trabajos comunitarios como una medida accesoria.

Es importante reconocer que el infractor, al decidir conducir bajo los efectos del alcohol, ignora deliberadamente los riesgos y consecuencias de su conducta, independientemente de su arraigo social, familiar o laboral al momento de cometer la infracción, aunque resulta cuestionable el hecho de que el magistrado si deba tomar en cuenta estos aspectos de arraigo o carga del infractor para indudablemente reducir su pena o castiga resultado de sus malos actos.

Es evidente que las sanciones actuales no logran disuadir de manera efectiva la conducción bajo los efectos del alcohol. La frecuencia de este tipo de conductas prohibidas demuestra que las penalidades impuestas no están frenando el comportamiento peligroso de los conductores. La adopción de penas mixtas no parece ser una solución suficiente para abordar este problema, que tiene repercusiones significativas tanto a nivel nacional como internacional en términos de seguridad vial y convivencia social. Es necesario explorar alternativas más efectivas para garantizar la seguridad en nuestras carreteras y proteger a la sociedad de los riesgos asociados con la conducción bajo los efectos del alcohol.

El artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece en su tercer numeral que aquellos conductores con una concentración de alcohol en sangre superior a 1,2 g/l enfrentan sanciones más severas. Estas incluyen una multa equivalente a tres salarios básicos unificados (SBU), la suspensión de la licencia de conducir por un período de 60 días, y una pena privativa de libertad de 30 días. Sin embargo, al analizar estas sanciones desde una perspectiva práctica, se evidencia que, en muchos casos, su aplicación no alcanza el nivel de severidad que aparentan. Las penas mixtas, que combinan multas con penas privativas de libertad y la suspensión, tienden a reducir significativamente el impacto total de la condena. Además, la pena privativa de libertad, aunque tipificada como más grave, suele no cumplirse en su totalidad debido a diversas atenuantes que benefician al infractor y porque se considera como última instancia de castigo.

En cuanto a la suspensión de la licencia de conducir, si bien puede representar una molestia temporal para el conductor, al finalizar el período de suspensión, la licencia se restaura sin que se vea afectada su validez. Esto lleva a algunos conductores a especular que, ante la posibilidad de ser sancionados, es preferible incrementar el consumo de alcohol para caer en la tercera escala de

sanciones, donde la afectación a la licencia es mínima, no se pierde puntos como en las dos primeras escalas que agravan la infracción al tener que someterse a cursos voluntarios de recuperación de puntos de la licencia de conducir de considerar necesario. Ante esta problemática, es crucial considerar la implementación de sanciones más efectivas y disuasorias, tomando como referencia legislaciones de otros países. Una opción podría ser la inhabilitación temporal de la licencia de conducir, acompañada de la obligación de participar en talleres educativos en centros autorizados. Estos talleres estarían diseñados para promover una cultura vial más responsable y fomentar un cambio de comportamiento en los conductores, contribuyendo así a una convivencia social más segura en nuestras vías.

En el caso del transporte público, se establece que el nivel de alcohol permitido es de 0 hasta 0,1 g/l en la sangre. Las sanciones para los conductores en este sector incluyen la reducción de 30 puntos en la licencia de conducir y una pena privativa de libertad de noventa días. Es evidente que estas penalidades son considerablemente menores en comparación con las impuestas a los conductores particulares. Además, no se contempla una multa para estos casos. Esta diferencia en las sanciones refleja una brecha preocupante en cuanto a la severidad de las penas, lo cual podría generar problemas tanto desde el punto de vista jurídico como social en el país. Es crucial elevar el nivel de severidad de las sanciones para los conductores del transporte público, con el fin de mitigar esta disparidad y promover una cultura de responsabilidad y seguridad vial.

Es fundamental implementar medidas sancionatorias y educativas más efectivas, dirigidas especialmente a estos conductores públicos, quienes tienen una mayor responsabilidad debido al número de vidas que transportan diariamente. Es una realidad que los accidentes de tránsito, así como el incumplimiento de normas y regulaciones, son más frecuentes en este sector. Es imperativo que los conductores del transporte público tomen conciencia de que su irresponsabilidad puede tener consecuencias graves para los pasajeros que confían en ellos para su movilización diaria. Todos debemos reconocer y asumir la importancia de nuestro papel en la seguridad vial y trabajar juntos para garantizar un transporte seguro y confiable para todos los ciudadanos.

4.12 Proporcionalidad de la pena

De acuerdo con Estrella Ruiz (2006), el principio de proporcionalidad: “Implica que la responsabilidad penal deberá ser proporcionada al daño causado por el autor. Así las cosas, la proporcionalidad permite regular las funciones de prevención general, que, sin ese límite,

podrían justificar la imposición de penas gravísimas por perjuicios de no tanta intensidad, con la única razón de perseguir valoración social (...)” (p. 48).

Las penas privativas de libertad, tanto en casos de delitos como en contravenciones culposas de tránsito, deben regirse por un principio fundamental: la debida proporcionalidad. Este principio establece que la sanción impuesta debe ser acorde al daño ocasionado, sin exceder los límites establecidos por la ley. Sin embargo, al abordar el tema de las sanciones y penas para las contravenciones, se observa que estas son insignificativas para el infractor, lo que pone de manifiesto que las penas actuales no logran cumplir con el objetivo de prevenir los accidentes de tránsito. Es necesario revisar y ajustar el marco legal para garantizar que las consecuencias sean verdaderamente disuasorias y promuevan un comportamiento responsable en la vía pública, no se pretende justificar el comportamiento imprudente con sanciones desproporcionales a la infracción, al contrario, nos erigimos desde un marco equitativo entre la conducta punible y su sanción.

Por su parte, en este mismo sentido el Dr. Albán Gómez (2015). refiere que: “las penas deben guardar proporcionalidad con las infracciones”. De acuerdo con el criterio de Ruiz y Gómez, se deduce que la proporcionalidad constituye la premisa esencial cuando una persona, o en este caso el infractor, comete una transgresión. La sanción impuesta debe ajustarse a la gravedad de su acción, evaluada en función del perjuicio causado al bien jurídico protegido. Es importante que la pena sea equitativa y proporcional a la naturaleza del acto, combinada con la obligación de reparar los daños y perjuicios ocasionados. En consecuencia, se enfatiza la necesidad de evitar penalidades que sean ni inferiores ni superiores a la magnitud de la infracción, con el fin de prevenir desigualdades.

Es importante tomar en consideración lo que expresa la Constitución de la República del Ecuador (2008) en su artículo 76 numeral 6 sobre la proporcionalidad, dice lo siguiente:

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

La esencia de un sistema de justicia eficiente radica en la necesidad de que las infracciones penales sean sancionadas de manera proporcionada, de manera que la gravedad de la penalización se ajuste adecuadamente a la magnitud de la falta cometida. Esta proporcionalidad es esencial para asegurar que el proceso legal sea equitativo, se ajuste al debido proceso. En otras palabras, la

aplicación de sanciones debe ser coherente y justa, evitando desigualdades injustificadas que podrían comprometer la integridad del sistema judicial.

4.13 Tipo penal

En criterio de Vélez enfatiza que el tipo penal es: “El supuesto constitutivo de la norma penal, al que se halla enlazada imputativamente una sanción penal” (Rodríguez A. V., 2003, pág. 6). De aquello podemos inferir que el tipo penal es una disposición legal que especifica, define y describe de manera detallada las acciones u omisiones que el legislador selecciona de entre las conductas humanas delictivas. El legislador elige estas conductas con base en su nivel de daño o lesividad hacia el bien jurídico protegido, y establece sanciones penales para desincentivar su comisión. El tipo penal cumple la función de precisar las conductas punibles y determinar las sanciones legales asociadas a su realización.

El tipo penal cumple la función de definir de manera precisa el delito y al cual se le establecerá una sanción, determinando la pena conforme a la gravedad de la infracción especificada. Esta acción garantiza la aplicación del principio de legalidad. Es importante distinguir la tipicidad, que se refiere a la correspondencia o ajuste de la conducta delictiva a lo expresado en el tipo penal, de esta manera, la tipicidad se centra en la adecuación o encuadre de la conducta del infractor a lo establecido en la normativa legal. Para tener una idea más clara del tipo en el libro de Derecho Penal de refiere que: “Es la descripción concreta de la conducta prohibida hecha por el legislador. Es una figura puramente conceptual” (Villavicencio, 2006, p. 296-329).

Zaffaroni (2002) refiere que: “El tipo penal es la fórmula legal necesaria al poder punitivo para habilitar su ejercicio formal, y al derecho penal para reducir las hipótesis de pragmas conflictivos y para valorar limitativamente la prohibición penal de las acciones sometidas a decisión jurídica” (p. 434-476).

Se refiere a un instrumento legal, en otras palabras, es el texto literal de la ley. Este despliega una dualidad funcional por un lado confiere al Estado el poder punitivo, dotándose para imponer sanciones en casos de infracción, y por otra la de adecuar las conductas delictuosas en un texto que constituye la base del denominado delito y la pena. La concreción de este documento normativo legal donde describe elementos objetivos y subjetivos del delito ofrece de manera clara y concreta la norma vigente para que de esa forma los ciudadanos tengan conocimiento de antemano cuales de sus acciones son o no punibles y como consecuencia se aplicará la ley penal.

4.14 Contradicción Jurídica y Antinomia

Para comprender sobre la contradicción jurídica de normas, el profesor Robert Alexy citado por Espinoza (2014). Refiere que: “Las contradicciones de normas en sentido amplio tienen lugar dentro del ordenamiento jurídico son siempre colisiones de principios y las colisiones de principios se dan siempre dentro del ordenamiento jurídico. Esto pone claramente de manifiesto que el concepto de colisión de principios presupone la validez de los principios que entran en colisión (...)” (p. 39).

Como es de nuestro conocimiento, las contradicciones jurídicas normativas se presentan cuando dos disposiciones legales entran en conflicto durante su aplicación, por lo general, dicha confrontación acontece ya que una norma posee un sentido, alcance y aplicación notablemente distinto de otra, o cuando en su contenido normativo impiden su aplicación porque chocan, pues una manda algo y la otra normativa la contradice con otro mandato prohibitivo.

Desde la posición de Luis Prieto Sanchís citado por García: “Existe una contradicción normativa cuando dentro de un mismo sistema jurídico se imputan consecuencias incompatibles a las mismas condiciones fácticas, es decir, cuando en presencia de un cierto comportamiento o situación de hechos encontramos diferentes orientaciones que no pueden observarse simultáneamente” (García, 2020).

Este tipo de contradicciones afectan los intereses u obligaciones establecidos en la ley, porque si aplicamos una normativa puede afectar el interés o convertirse en un ilícito por la otra ley que la contradice. Con la existencia de dos cuerpos legales contradictorios no se permite su mandato, por tanto, se recurre a un juicio valorativo de control constitucional o inconstitucional. En este proceso la Corte Constitucional desempeña un papel crucial al analizar y descifrar si existe o no una contradicción.

En tal sentido, es importante considerar que cuando dos normativas entran en conflicto o se contradicen, nos encontramos frente a una antinomia, dicho fenómeno requiere ser abordada de diferentes aristas, por eso el Derecho ha generado principios para mantener el orden social que solucionen antinomias normativas, por ende primero debe considerarse principios como el de jerarquía normativa, donde la norma suprema prevalece sobre la norma inferior, así mismo, se debe tener el principio de especialidad, el cual establece que la ley especial tiene preeminencia sobre la general, adecuándose así para resolución de antinomias.

En criterio doctrinario Dennise Espinoza parafraseando al profesor Ricardo Guastini (1997) refiere que: “una antinomia normativa puede significar que un determinado comportamiento esté calificado en dos modos incompatibles por dos diversas normas pertenecientes a un mismo sistema jurídico o a su vez que para un determinado supuesto de hecho estén previstas dos consecuencias jurídicas incompatibles por dos normas diversas pertenecientes al sistema jurídico” (p. 437).

La doctrina y la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional (2009) nos brinda una manera aplicable para solucionar antinomias normativas, es así como el artículo 3 expresa los métodos y reglas de interpretación constitucional, para el efecto la interpretación se hará bajo el principio de jerarquía es decir en este caso va a prevalecer la Constitución ante cualquier otra normativa con el fin de resguardar los derechos constitucionales. En ese contexto, para solventar una antinomia va a pesar la de mayor rigor o superioridad, cuando se trate de principios contradictorios se buscará la proporcionalidad, hablamos de una ponderación o preferencia entre los principios o normas pues cuan mayor sea el grado de no satisfacción o afectación, mayor será la importancia de satisfacción del otro, así mismo una interpretación evolutiva que se las dilucida o entiende conforme vaya avanzando o cambiando las situaciones a las que se destinan a regular, encontramos una interpretación sistemática cuando se debe descifrar el sentido del contexto general es decir su alcance, también una interpretación teleológica y literal, la primera se refiere a conocer cuál es el objetivo o fin de la norma por el cual se creó y la segunda se refiere a conocer claramente el tenor literal de la noma. Finalmente, otros métodos de interpretación se basan en principios que consagra el derecho junto con la equidad para dar sentido y eficacia a las normativas en contradicción.

El legislador tiene la responsabilidad fundamental de establecer normas legales que sean claras y precisas, sin dejar margen para contradicciones entre distintas disposiciones legales. Es imperativo evitar ambigüedades y vacíos legales que puedan dar lugar a interpretaciones diversas. En lugar de ello, es fundamental que el legislador cree normas expeditas, en este caso las normativas relacionadas con el estudio de la conducción de vehículo automotor bajo los efectos del alcohol. En este contexto, resulta imperativo que el legislador oriente sus esfuerzos hacia la seguridad vial, introduciendo medidas y sanciones drásticas, efectivas que producirían un efecto muy eficaz, a la vez persuasivo, disuasivo y hasta orientador de la conducta de conductores que

circulan en estado de embriaguez, esto con el fin de que salvaguarden la integridad en las vías públicas para todos los usuarios, además se establezcan límites por su accionar y de esa forma se cree una conciencia ya no solo personal del conductor, sino también de carácter social.

De esta manera, se establecerá una protección sólida y se garantizará la efectividad de los derechos individuales de cada usuario vial, por ende, las normas que se crean o reforman deben ser claras para sancionar correctamente al infractor de tránsito. Este enfoque es esencial para fomentar la confianza o seguridad jurídica de la sociedad en el sistema legal y prevenir la semilla de la inseguridad jurídica. La claridad normativa, sin ambigüedades ni contradicciones, permite que los órganos administradores de justicia interpreten y apliquen las leyes de manera coherente. Este proceso de clarificación contribuye a evitar conflictos de intereses y a garantizar que la aplicación de la ley no perjudique los derechos ciudadanos debido a incompatibilidades normativas.

4.14.1 Interpretación de la ley y aplicación de la ley

La palabra interpretar proviene del latín “interpretare o interpretari, cuyo significado es preciso: explicar o declarar el sentido de algo, en este caso en el sentido que nos interesa constreñir, se refiere a dar sentido de un texto normativo y/o una ley. Por tanto, según el Diccionario de la Lengua española, la interpretación implicar explicar acciones, dichos o sucesos que pueden ser entendidos de diferentes maneras. En otras palabras, al descifrar damos coherencia a algún texto legal o específico, comprendemos cuál es su propósito y exploramos distintas perspectivas de una legislación, revelando su verdadera esencia y realidad para su aplicación. (Diccionario de la Lengua Española, 2023).

La interpretación de la ley implica descubrir la esencia subyacente, aclarar la intención que el legislador pretendía con la norma. En el Derecho a veces un estatuto resulta fácil de comprender y puede ser entendido por cualquier individuo, sin embargo, en otras ocasiones requiere conocimientos técnicos-jurídicos para su comprensión. Por tanto, es imperativo percibir la finalidad de la normativa y resolver posibles controversias de casos más concretos en los que es solicitada la interpretación. En este proceso, se busca desentrañar el auténtico alcance de la ley para lograr una comprensión total. Los órganos encargados de administrar justicia juegan un papel crucial al interpretar y luego aplicar la normativa de manera coherente con su propósito original. De acuerdo con Lucy Elena Blacio, la interpretación de la normativa: “Hace referencia a aquella

actividad a través de la cual damos sentido o aclaramos el significado o alcance de determinada norma constitucional” (Blacio, 2022, p. 19).

Es necesario remitirnos a la norma para saber cómo interpretar a la misma en el caso de oscuridad o falta de legislación, en tal caso el Código Civil (2005) en su artículo 18 refiere que si un magistrado se enfrenta a este tipo de acontecimientos, no va a suspender o negar la administración de justicia, sino que va a regirse por algunas reglas tales como: cuando la ley no es clara se atenderá al tenor de la misma para encontrar su espíritu, para comprender ese sentido a las palabras impuestas por el legislador se las concibe desde su sentido natural sin cambiar su significado, a excepción cuando estén definidas para ciertas materias adoptará una connotación distinta a la legal, por ende será su lenguaje técnico o según el sentido que se les haya impuesto por el científico, así mismo el contexto que tiene la norma en cada parte, le brinda trayectoria. Recordemos que cuando no sea posible descifrar o encontrar el espíritu de la ley con los métodos que dicta la legislación, se entenderá a la misma en el sentido que se ajuste a la equidad y siguiendo los principios del derecho universal.

La interpretación de la normativa civil se llevará a cabo siguiendo ciertas reglas establecidas por la misma. En caso de que no sea posible comprender completamente el alcance de la normativa, se deben aplicar estas reglas de manera estricta, evitando alterar o modificar la acepción original ni tampoco su significado simbólico. Por ende, la interpretación se ajustará de acuerdo con el criterio y comprensión específicos de cada profesión. Por ejemplo, se considerarán términos médicos, expresiones técnico legales, acrónimos, estándares y concepciones científicas, adaptando la paráfrasis a la jerga y conocimientos propios de cada campo profesional. Este enfoque garantiza una aplicación coherente y precisa de la normativa, respetando la intención legislativa y evitando cualquier distorsión indebida en su glosa.

Para la Dr. Elizabeth Vega Crespo aborda diversas clases de interpretación partiendo desde un enfoque doctrinal o científico, también judicial o legislativa. En este sentido, la primera refiere a los intérpretes doctrinarios, teóricos, y mayormente a quienes se dedican a la rama del derecho, su función consiste en otorgar significado a las normas o textos legales, y debido a la naturaleza científica de su labor, sus interpretaciones suelen ser ampliamente aceptadas pues, estas se respaldan en argumentos lógicos y concretos.

En cuanto a la interpretación judicial, como su nombre lo indica, refiere a la interpretación que realizan los jueces y magistrados, se manifiestan a través de una sentencia donde se plasma la decisión motivada para solventar las controversias, por eso cuando analizamos una resolución nos damos cuenta el verdadero alcance de la norma. La influencia de estas interpretaciones es de mayor grado cuando esta proviene de órganos judiciales de otro nivel de jerarquía o instancia, como la Corte Nacional Constitucional o Nacional de Justicia, quienes dan a conocer en sus providencias y fallos de triple reiteración el espíritu subyacente de la norma. Por último, la interpretación legislativa es realizada por el poder legislativo encargado de crear, modificar y derogar leyes. Este órgano desempeña un papel crucial al proporcionar una interpretación auténtica, verídica y clara como verdadero autor de la normativa que elabora, este a su vez descifra e impone el sentido a la norma que entrará en vigor de ser pertinente para todo el país. En conjunto, estas formas de interpretación contribuyen a una comprensión completa y matizada del marco legal, integrando perspectivas doctrinales, judiciales y legislativas (Vega, 2010, p. 19).

Para comprender la interpretación de la ley desde un ámbito penal refirámonos al artículo 13 de Código Orgánico Integral Penal (2014) donde detalla taxativamente:

1. La interpretación en materia penal se realizará en el sentido que más se ajuste a la Constitución de la República de manera integral y a los instrumentos internacionales de derechos humanos.
2. Los tipos penales y las penas se interpretarán en forma estricta, esto es, respetando el sentido literal de la norma.
3. Queda prohibida la utilización de la analogía para crear infracciones penales, ampliar los límites de los presupuestos legales que permiten la aplicación de una sanción o medida cautelar o para establecer excepciones o restricciones de derechos.

En este contexto, la interpretación de la norma penal se fundamenta y acoge en la Constitución y en tratados internacionales de derechos humanos, prevaleciendo la norma superior en su totalidad. Se busca comprender el espíritu ajustándose a lo que establece la norma suprema para evitar su vulneración o contradicción, dado que ocupa el lugar más alto en la jerarquía normativa y salvaguarda los derechos individuales y colectivos. Esta interpretación se aplica al imponer sanciones; siguiendo el numeral segundo de la norma penal que indica la aplicación exhaustiva del tipo penal y la imposición de penas concretamente, ya sean privativas o no de la

libertad, según se detalla taxativamente en el régimen sancionador ecuatoriano. En cuanto al numeral que aborda la analogía, se refiere a la similitud normativa y se destaca la importancia de evitar lagunas que contradigan el principio de legalidad. Se establece que la analogía penal no es aplicable cuando existe una norma que tipifica un delito o contravención y otra situación no contemplada por la ley, careciendo de sentido, espíritu y alcance normativo. En este contexto, no hay disposición expresa, sino que se recurre a procesos integradores que abarcan diversas normativas para fundamentar la responsabilidad penal de un individuo sin agravarla. No obstante, en estos casos, los argumentos se basan en el alcance o espíritu de normas similares para garantizar un juzgamiento equitativo.

En nuestra legislación ecuatoriana penal, los tipos penales se van a aplicar de acuerdo a lo establecido en el Código Orgánico Integra Penal (2014) específicamente en su artículo 14 refiere los ámbitos de aplicación de la ley penal, en este contexto dice taxativamente:

1. Toda infracción cometida dentro del territorio nacional.
2. Las infracciones cometidas fuera del territorio ecuatoriano, en los siguientes casos:
 - a) Cuando la infracción produzca efectos en el Ecuador o en los lugares sometidos a su jurisdicción.
 - b) Cuando la infracción penal es cometida en el extranjero, contra una o varias personas ecuatorianas y no ha sido juzgada en el país donde se la cometió.
 - c) Cuando la infracción penal es cometida por las o los servidores públicos mientras desempeñan sus funciones o gestiones oficiales.
 - d) Cuando la infracción penal afecta bienes jurídicos protegidos por el Derecho Internacional, a través de instrumentos internacionales ratificados por el Ecuador, siempre que no se haya iniciado su juzgamiento en otra jurisdicción.
 - e) Cuando las infracciones constituyen graves violaciones a los derechos humanos, de acuerdo con las reglas procesales establecidas en este Código.
3. Las infracciones cometidas a bordo de naves o aeronaves militares o mercantes de bandera o matrícula ecuatoriana
4. Las infracciones cometidas por las o los servidores de las Fuerzas Armadas en el extranjero, sobre la base del principio de reciprocidad.

Tomando como punto de partida el criterio jurídico y doctrinario, la ley penal posee una validez espacial, validez temporal, y respecto a las personas.

El Dr. Albán (Gómez, 2015), sostiene que la ley penal opera para el futuro sin retroactividad. No obstante, es esencial recordar que la ley excepcionalmente puede tener efecto retroactivo siempre y cuando se evalúe su validez temporal, en tal caso se tomará en cuenta la ley más favorable entre la antigua ley o la nueva. La ley siempre avanza y cambia, se dan reformas, está en constante evolución, por tanto, la vigencia de una norma comienza desde la fecha de su entrada en vigor, y el juez en consecuencia siempre juzgará un delito con ley vigente hasta que esta sea derogada.

En relación con la validez espacial de la ley, se aborda la situación de comisión de delitos fuera del territorio ecuatoriano, que involucran a individuos de diversas nacionalidades, ya sea como sujetos activos o víctimas. Surge así la interrogante sobre cuál legislación debe aplicarse al delincuente cuando varios países están implicados, dando origen al principio de territorialidad. Este principio establece que las leyes del país donde se cometió la infracción o delito serán aplicadas al infractor. No obstante, coexiste el principio de extraterritorialidad, que se basa en la nacionalidad del autor directo o indirecto del delito. En este caso, la ley de la patria del individuo se aplica, sin considerar el país donde se cometió el delito. A su vez, se destaca el principio de defensa, que establece que la legislación aplicable será la del país directamente afectado por el delito, enfocándose en sus intereses y seguridad, prescindiendo de los otros principios mencionados.

Adicionalmente, se impone el principio de universalidad, según el cual la ley del país que haya detenido al delincuente que cometió un delito fuera de sus fronteras será aplicada durante el proceso judicial. Este enfoque busca que todos los países involucrados tomen medidas para abordar la delincuencia y evitar que el daño causado quede impune. En suma, estos principios buscan establecer un marco legal completo y equitativo para abordar situaciones transnacionales y garantizar la persecución efectiva de los delincuentes.

En relación con la aplicación de la ley a personas nacionales o extranjeras que residan en el territorio nacional, es importante destacar la existencia de inmunidades y fueros al momento de juzgar a alguien por la comisión de un delito. Si bien la ley se aplica a todas las personas que residen en el país, es fundamental tener en cuenta estas consideraciones especiales. La inmunidad se refiere a la situación en la que una persona extranjera que ha cometido un delito en otro país no se ve sujeta a la ley de ese lugar, sino que, por ejemplo, goza de inmunidad en Ecuador, especialmente aplicable

a diplomáticos y jefes de estado extranjeros. Por otro lado, el fuero constituye un privilegio procesal que determina que ciertas personas no son juzgadas por un juez ordinario o común en caso de incurrir en la comisión de un delito. En este contexto, se establecen diferentes fueros, como el de la Corte Nacional de Justicia para el presidente y vicepresidente, el fuero de la corte provincial para alcaldes y prefectos, así como fueros especiales para la Policía Nacional y las Fuerzas Armadas.

4.15 Derecho comparado

Para nuestra legislación ecuatoriana, en relación con la temática y el problema, es fundamental buscar en otros cuerpos normativos, semejanzas y diferencias para dar fin al inconveniente. En otros países, los legisladores han comprendido la necesidad imperante de controlar las conductas ilegales producidas por la conducción en estado etílico, a fin de evitar se transgreda la seguridad vial con aquellos actos que atenten contra la vida de las personas, causen daños a la propiedad privada, generen alteración en el orden público, entre tantas otras consecuencias derivadas de la circulación en dicho estado. Es por ello que, las sanciones establecidas en legislaciones latinoamericanas son mucho más firmes y severas que nuestro Ecuador.

A continuación, se realiza un examen de derecho comparado con base en las legislaciones que regulan las sanciones de carácter penal contenidas tanto en la nación ecuatoriana como en países como Bolivia, Honduras y Chile, respecto al acto de conducir un vehículo en estado de embriaguez, haciendo énfasis en las sanciones de suspensión e inhabilitación de la licencia de conducir del infractor de forma temporal o definitiva según corresponda a cada caso.

4.15.1 Bolivia

En Bolivia tiene una legislación bastante persuasiva y similar a la que manejamos en Ecuador, pues la conducta de circular un vehículo automotor bajo el estado de embriaguez se cataloga como una contravención, esta normativa figurada como decreto con fuerza de ley tiene por finalidad reglamentar la ley 259, de 11 de julio de 2012, de Control de Expendio y consumo de bebidas alcohólicas, donde se establece mecanismos idóneos para su implementación, esta a su vez se encuentra prevista en el Decreto Supremo con fuerza de ley Nro. 1347, 10 de septiembre de 2012 en su artículo 3 numeral 1 menciona taxativamente:

Se crea el registro nacional de contravenciones al Consumo de bebidas alcohólicas a cargo de la Policía Boliviana para las siguientes contravenciones:

1. Conducción de vehículos automotores públicos o privados en estado de embriaguez.

En contraste con lo referido la legislación Boliviana en el mismo cuerpo normativo da a conocer el grado de alcohol máximo permitido, en su artículo 14 numeral II señala que:

II. Se establece como grado alcohólico máximo permitido cero puntos cincuenta (0.50) grados en cada mil (1000) ml de sangre o su equivalente en mg/l en el aire espirado dependiendo el mecanismo de medición utilizado, para toda persona que esté conduciendo vehículos automotores públicos o privados en estado de embriaguez (Ley de Control al Expendio y Consumo de Bebidas Alcohólicas, Ley N° 1357, 2012).

Ahora bien, con lo alusivo, en la ley N°259 Ley de 11 de julio de 2012 denominada Ley de Control al Expendio y Consumo de bebidas alcohólicas, sanciona la contravención de tránsito de conducción de vehículo automotores públicos o privados en estado de embriaguez con un grado alcohólico superior al permitido, respectivamente en su artículo 34 numerales 1 y 2 menciona que:

1. La primera vez, con la inhabilitación temporal de un (1) año de su licencia de conducir y la aplicación de medidas correctivas y socioeducativas.
2. En caso de reincidencia, con la suspensión definitiva de su licencia de conducir, y si la misma fuese cometida por un servidor público, en horarios de oficina y/o en vehículos oficiales, la sanción se agravará con la destitución del cargo impuesta por la autoridad competente. (Ley No. 259, 2012)

Bolivia ha establecido un marco integral para salvaguardar la seguridad vial de sus ciudadanos y garantizar el pleno ejercicio de este derecho para todos los usuarios de la vía. A través de un Decreto Supremo, se regula la venta y consumo de bebidas alcohólicas, dando origen a una normativa que penaliza la venta de estas sustancias y su consumo dentro de vehículos automotores. Este enfoque tiene como objetivo corregir la conducta desviada de los conductores, desincentivando comportamientos irresponsables y fomentando una mejora en sus valores y actitudes. La normativa busca no solo imponer sanciones, sino también canalizar a los infractores hacia programas de educación y rehabilitación. En este contexto, se han implementado medidas que prohíben y controlan de manera sancionatoria la ingesta de alcohol al volante, con el fin de prevenir accidentes de tránsito. La estrategia se centra en cambiar conductas a través de la

combinación de medidas punitivas y la promoción de mecanismos educativos, contribuyendo así a una cultura vial más segura y responsable.

Conjuntamente, dicha normativa, clasifica la conducción de vehículo automotor en estado de embriaguez como una contravención, similar clasificación encontramos en nuestra legislación ecuatoriana en el artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal, donde tipifica la contravención culposa de tránsito de conducir un vehículo automotor en estado de embriaguez, en una escala de alcohol en la sangre que va desde 0,3 a 0,8 gramos en el primer numeral hasta 1,2 gramos de alcohol que es el mayor nivel para transporte privado, en caso de transporte público la tolerancia de alcohol es cero y un nivel máximo de 0,1 además, se imponen penas pecuniarias conforme al grado de alcohol en la sangre y pena privativa de la libertad, y disminución de puntos de la licencia de conducir. No obstante, la suspensión de la licencia de conducir solo se establece en el numeral 3 que es por 60 días, entonces es apto que de manera proporcional se aplique la inhabilitación temporal de la licencia de conducir a todos los numerales porque el solo hecho de circular bajo efectos del alcohol pone en peligro a la sociedad y se está cometiendo una infracción ya que el alcohol etílico reprime el sistema nervioso y disminuye la percepción sensorial aventurándose el conductor a conductas imprudentes en la vía pública con la probabilidad de causar un accidente de tránsito.

Nuestra normativa ecuatoriana, en aras de no contrariar la norma suprema, muestra un enfoque extensivo y permisivo en la ley penal, lo cual repercute negativamente en la seguridad vial de la sociedad. Contrariamente, en Bolivia, la normativa es clara al introducir una inhabilitación temporal o definitiva de la licencia de conducir como consecuencia directa de la conducción bajo efectos del alcohol. Este castigo se ejecuta mediante una resolución del Órgano Operativo de Tránsito, acompañada de medidas correctivas y socioeducativas. El enfoque boliviano combina la sanción con un rumbo que no solo busca castigar sino también, enseñar al infractor buenas conductas, para que corrija su negligencia.

En el contexto de las medidas correctivas y socioeducativas, se imponen trabajos comunitarios de al menos 10 horas, junto con la participación en programas formativos proporcionados por la Policía Boliviana, dando un total general de 20 horas; aquí las penas son radicales, concretas y aplicables en su totalidad. Tomemos en cuenta que, en el sistema sancionador ecuatoriano, no se aborda de manera específica la reincidencia para contravenciones,

ya que no se tipifican sanciones más severas en caso de volver a cometer la misma infracción. Esto implica que un infractor podría reiterar su conducta en destinadas ocasiones sin enfrentar consecuencias más graves. En nuestra legislación, la noción de reincidencia solo está presente en delitos, donde el tipo penal establece dicha consideración, además el régimen socioeducativo no se incluye en nuestro Estado, y consideremos que la educación trae mejor por venir en todo aspecto, y mayormente si se trata de corregir conductas desviadas. En este sentido, la diferencia en la severidad de las sanciones entre ambos sistemas destaca la necesidad de revisar y ajustar la normativa ecuatoriana para garantizar una mayor efectividad en la prevención de conductas imprudentes en la vía pública.

4.15.2 Honduras

En Honduras, el estado aborda la seguridad vial bajo un sistema que cuenta con mejor prevención para evitar afectaciones a la integridad en las carreteras hondureñas, donde se pretende proteger a todos los choferes y usuarios de las vías. También, se trata de establecer un límite en la venta y expedición de bebidas alcohólicas para conductores y civiles con el fin de evitar una dependencia o hábito en el consumo y posterior conducción de vehículo en estado de embriaguez, así mismo reducir la tasa de mortalidad por siniestros viales, en este sentido el Decreto Supremo N°100-2000 decreta la Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual publicado en la Gaceta No. 29.307 donde regula el régimen sancionador para la contravención de tránsito de conducción en estado de embriaguez, al respecto en su artículo 1 refiere:

Se autoriza a la Policía Nacional, a practicar pruebas de alcoholemia destinadas a determinar la presencia de alcohol en la sangre o en el organismo, a toda persona que conduzca o se preste a conducir un vehículo, si el estado de embriaguez fuere manifiesto, si la prueba es positiva, los funcionarios policiales podrán prohibirle la conducción por el tiempo necesario para su recuperación. En el cual no podrá ser más de tres horas a partir de la constatación.

Al infractor se lo sancionará con una multa de medio (1/2) salario mínimo a un (1) salario mínimo, suspensión de la licencia de conducir por seis (6) meses la primera vez, y la reincidencia se castigará con una multa de un (1) salario mínimo a tres (3) salarios mínimos y la cancelación de la licencia de conducir por (1) año o definitivamente (Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual Decreto Supremo No. 100-2000, 2004)

En el mismo cuerpo normativo en el artículo 3 inciso 3 refiere el grado o escala de alcohol en la sangre permitido en el Estado de Honduras y menciona:

(...) La escala internacional prohibitiva estimada por los organismos de salud, la cual será igual o superior a 0.07 Miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre, de ser positivo el examen se pondrá a la orden del juzgado competente (Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual Decreto Supremo No. 100-2000, 2004)

En Honduras, quienes tienen la facultad de aplicar multas son los agentes de la Dirección Nacional de Viabilidad y Transporte (DNVT) o la Unidad Departamental de Policía Nacional, se encargan de decomisar licencias de conducir o establecer el tiempo de suspensión o inhabilitación de la licencia y determinar la multa económica conforme fue la reincidencia o primera vez de la comisión de la contravención por circular en estado de embriaguez. Tomemos en cuenta que, en Honduras al igual que en Bolivia las medidas sancionatorias o correctivas se establecen de acuerdo como sea la reincidencia, por ejemplo, en el caso de confiscación definitiva de la licencia de conducir que tipifica dicha ley, hablamos de una infracción cometida por segunda ocasión o es reincidente en la falta.

Conforme noticias de “El Heraldó” mencionan que en Honduras se adoptará nuevas medidas educativas, por ende, se va a modificar el régimen académico curricular para impartir la asignatura de educación Cívica con enfoque a los peatones y conductores para educar a todos los estudiantes y usuarios viales, de prevenir futuros accidentes de tránsito (El Heraldó, 2023).

La importancia de sancionar y educar a conductores y peatones para advertir accidentes de tránsito causados por la conducción bajo la influencia del alcohol es evidente en varios estados, los cuales implementan medidas severas para abordar este problema. Al comparar estas legislaciones con las normativas vigentes en Ecuador, se observan diferencias significativas en cuanto a las penas, multas y el enfoque legislativo de la infracción. En otros países, las sanciones incluyen penas privativas de libertad, multas, trabajos comunitarios y medidas educativas, variando según el nivel de alcohol en el organismo, pero, la afectación se centra con mayor grado en la licencia de conducir ya que la misma autoriza o no la conducción.

En contraste, en Ecuador, la conducción en estado de embriaguez se clasifica como una contravención grave, y las medidas correctivas abarcan desde penas de privativas de libertad hasta multas y la reducción de puntos en la licencia. No obstante, a pesar de estas medidas, en Ecuador

persisten tasas elevadas de mortalidad relacionadas con accidentes de tránsito como también, el número característico de sancionados en esta contravención, indicando que la conducta negligente no ha sido erradicada de manera efectiva. Por esta razón, se propone la implementación de mecanismos coercitivos adicionales que puedan ser aplicados de manera más efectiva en el contexto ecuatoriano, con el objetivo de disuadir a todos los conductores que circulan en estado de embriaguez y así reducir los índices de accidentes viales o frenar dicha conducta.

En la legislación Hondureña la conducción de vehículo automotor en estado de embriaguez se clasifica como una contravención, similar clasificación encontramos en nuestra legislación ecuatoriana, y son pocas legislaciones que tienen esta conducta catalogada de esta manera, pues en otros países se considera un delito abstracto o culposo, y tiene mayor severidad la conducta tanto en la clasificación de la infracción como en la sanción. En Ecuador se evidencia una sanción penal, civil, y rebaja de puntos a la licencia de conducir dependiendo del grado de alcohol en la sangre, excepcionalmente en el numeral 3 solo existe la suspensión de la licencia. Si comparamos con la legislación de Honduras nos damos cuenta que, no se aplica una multa muy elevada por el simple hecho de que no posee el efecto desincentivador en la comisión de esta infracción, su orientación se encamina a sancionar la autorización para la conducción de manera directa, erradicando el problema de raíz por la cancelación definitiva, enfoque que buscamos en nuestro régimen sancionador.

4.15.3 Chile

La legislación chilena es una de la más innovadoras, constantemente se presentan problemas sociales y para erradicarlos el Estado crea nuevas normas o leyes que van a controlar, educar y castigar la conducción irresponsable en estado de embriaguez.

En primer lugar, cabe precisar dentro de la normativa ecuatoriana, los diversos escenarios que pueden acontecer en caso de conducir un vehículo bajo efectos del alcohol. Así, por ejemplo, conforme el Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2014), ante un nivel de alcoholemia de 0,3 a 0,8 gramos por litro de sangre, la sanción corresponde a una multa de un salario básico, y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir, y pena privativa de libertad de cinco días; en cambio, si este nivel se encuentra en el rango de 0,8 a 1,2 gramos por litro de sangre, la multa asciende a dos salarios básicos, se disminuyen diez puntos en la licencia de conducir, y se aplican quince días de privación de la libertad.

En caso de que el referido nivel supere el 1,2 gramos por litro de sangre, se aplicará al infractor una multa de tres salarios, se suspenderá la licencia de conducir por el lapso de sesenta días contados desde que se ejecutorie la sentencia, y tendrá que cumplir con treinta días de privación de la libertad. Por su parte, en lo que respecta a los conductores de transporte público, sea liviano o pesado, de carga o comercial, el nivel máximo permitido de alcohol es de 0,1 gramos por litro de sangre, y su exceso da lugar a la pérdida del total de puntos de la licencia, es decir, de la cantidad de treinta, y aplica la privación de libertad de noventa de días (art. 385).

Ahora bien, este escenario difiere en gran medida, si se compara con el caso chileno, que como se evidenciará, es más severo en cuanto a la sanción no privativa de libertad que recae sobre el documento que autoriza la conducción de vehículos automotores. Esto se aprecia, por ejemplo, en la Ley de Tránsito de Chile, conocida bajo la denominación de Ley 18.290, cuyo texto fue sistematizado a través del Decreto con fuerza de ley N.º 1 (2009), que, a su vez, fue reformado por la llamada Ley Tolerancia Cero -Ley 20.580-, decreto donde se contempla la prohibición total de conducción de cualquier medio de transporte bajo la influencia del alcohol (art. 110).

La manera en que se determina la ebriedad de los conductores contempla que:

(...) el tribunal podrá considerar todos los medios de prueba, evaluando especialmente el estado general del imputado en relación con el control de sus sentidos, como también el nivel de alcohol presente en el flujo sanguíneo, que conste en el informe de alcoholemia o en el resultado de la prueba respiratoria que hubiera sido practicada por Carabineros. (Decreto con fuerza de ley N.º 1, 2009, art. 111)

Asimismo, partiendo de esta premisa prohibitiva absoluta, quien fuere encontrado culpable de su transgresión, en una primera ocasión, le será inhabilitada la licencia de conducción por dos años; en una segunda, por cinco años; pero si sucediese una tercera ocasión, se cancelará la licencia definitivamente, aunque no se ocasione daño material alguno ni lesiones. En sentido similar, si el conductor en estado de embriaguez ocasionare lesiones graves imposibilitantes, o la muerte de alguna persona producto de la infracción, esto acarreará la inhabilitación perpetua de la conducción de vehículos automotores (Decreto con fuerza de ley N.º 1, 2009, art. 196).

Además de las sanciones de tipo no privativas de libertad, en Chile, la citada normativa ha incluido sanciones privativas de libertad y sanciones pecuniarias (Decreto con fuerza de ley N.º 1,

2009, art. 196) que consiste, en todos los supuestos precitados, en una pena de presidio menor, y una multa de dos a diez unidades tributarias mensuales.

En este apartado cabe realizar una diferenciación en la concepción de entender a las infracciones penales en Ecuador y en Chile. Mientras que, en nuestro Estado, las infracciones se clasifican ya sea en contravenciones o delitos, dependiendo de la gravedad de la conducta; en el caso chileno, no existe la misma subdivisión, por cuanto la legislación penal de este país contempla de manera general la clasificación de los delitos (no como ocurre en Ecuador, donde se prevé infracciones), que pueden constituirse en crímenes, simples delitos y faltas. Para el caso de la sanción en la conducción en estado de embriaguez, en lo concerniente a la pena de presidio menor aludida, se estaría frente a un simple delito (que no es errado se entienda de igual forma que las contravenciones en nuestro régimen penal, por las razones ya expuestas).

En otras palabras, la legislación chilena en materia de tránsito busca a partir, de su ordenamiento jurídico, concientizar a sus ciudadanos de los grandes riesgos que implica la conducción bajo efectos del alcohol, utilizando el poder punitivo del Estado como instrumento de coerción rígido frente a actos contrarios a los preceptos legales que, a diferencia de lo que ocurre en el Ecuador, prevén sanciones de mayor dureza en este asunto, con el ánimo de contrarrestar estas conductas atentatorias de bienes jurídicos protegidos como la vida, la seguridad e integridad.

5 Metodología

5.1 Materiales Utilizados

Los materiales utilizados para la recolección de información y permitimos elaborar el presente proyecto de investigación jurídica, doctrinaria y comparativa fueron: Libros físicos y digitales, diccionarios jurídicos, manuales jurídicos, códigos, artículos científicos, informes estadísticos del SATJE u otros. leyes vigentes nacionales e internacionales.

De la misma forma, las herramientas utilizadas para aplicar el material didáctico, nos sirvió de gran ayuda para recolectar datos e información de gran relevancia durante el proceso de investigación cualitativa son: Grabadora de voz, libreta de apuntes, fichas, retroproyector, cámara, computadora portátil.

Los resultados que se lograron recolectar a través de la investigación y aplicación de los diferentes métodos y técnicas se presentarán con la ilustración de tablas, barras o gráficos y detallados a través de un análisis de los criterios y datos específicos, para la construcción del marco

teórico, verificando el contenido de los objetivos, planteamiento de la reforma legal y finalmente para determinar las conclusiones y recomendaciones referentes a la solución del problema investigado.

5.2 Descripción de los métodos

En el presente proyecto de investigación jurídico, doctrinario y comparativo se aplicarán los siguientes métodos:

5.2.1 Método Científico

Consiste en un proceso sistemático que se debe llevar a cabo para obtener un conocimiento científico, se plantea mediante una hipótesis para posterior a través de procedimientos verídicos se obtenga una prueba de la conjetura planteada.

5.2.2 Método Analítico

Se caracteriza por llevar a cabo un análisis exhaustivo de las partes integrantes de una totalidad. Este método implica descomponer el objeto de estudio en sus componentes más fundamentales, examinando sus propiedades de manera minuciosa. En este enfoque, se basa en la investigación detallada y específica de los elementos con el propósito de lograr la interpretación de un concepto general y la formulación de nuevas teorías. La adopción de esta perspectiva analítica facilita la comprensión profunda y la elaboración de inferencias más precisas respecto al fenómeno bajo escrutinio.

5.2.3 Método Sintético

Se hace mediante la compilación de los elementos más importantes para la investigación, en otras palabras, se entablan esas partes en un resumen concreto de toda la información investigada

5.2.4 Método Deductivo

Aquel que permite ir desde información o conocimientos generales a específicos como es el caso para las conclusiones basadas en indicios verídicos y específicos.

5.2.5 Método Inductivo

Va por un enfoque de investigación sistemática orientado a la adquisición de conocimiento y la formulación de respuestas generales, incluyendo teorías fundamentadas en evidencia empírica. Este procedimiento implica la revisión exhaustiva de múltiples casos específicos con el propósito de identificar patrones recurrentes que respalden la formulación de conclusiones.

5.2.6 Método Hermenéutico

Consiste en interpretar el sentido estricto de la ley para su aplicación y verdadero significado, como también descifrar textos y normativas carentes de claridad, para el efecto se aplicará los principios pertinentes para discernir su alcance, intención u objeto a la que se rige la ley, encontrar esa infalible connotación que el legislador atribuye a la norma, con miras a una comprensión fundada y contextual.

5.2.7 Método Comparativo

Se caracteriza por emplear búsqueda de semejanzas, diferencias, patrones a tomar en cuenta entre dos o más legislaciones latinoamericanas y la norma vigente en nuestro país, se centra en un análisis con la finalidad de buscar medidas suficientes o justicia ineludible para implementar en nuestro Estado ecuatoriano o brindar lineamientos para solventar el problema.

5.2.8 Método Mayéutico

Mediante la aplicación de varias preguntas se permite la interpretación y descubrimiento de los criterios propios del encuestado/entrevistado que tal vez se encontraban ocultos, pero en su desenvolvimiento logramos alcanzar los objetivos planteados en la investigación con su aportación, ideas, y colaboración.

5.2.9 Método Estadístico

Tras la implementación de la metodología investigativa orientada a la obtención de datos e información relevante, se procede a plasmar dichos hallazgos mediante representaciones gráficas. Estas se elaboran haciendo uso de enfoques tanto cualitativos como cuantitativos, con el propósito de detallar de manera precisa la información recabada y facilitar su adecuada interpretación. Este proceso busca proporcionar una presentación visual y analítica que contribuya a una comprensión más efectiva de los resultados obtenidos haciendo hincapié en la integración de datos enriquecer la representación global de la información recolectada.

5.3 Técnicas

5.3.1 Encuesta

Se realiza mediante el planteamiento de un cuestionario con preguntas claras y concisas dirigidas a la comunidad legal en este caso a personas que tengan conocimiento del derecho con el fin de obtener criterios, datos y, una vez tabulados se podrá conocer la percepción pública de los encuestados en base a las preguntas formuladas

5.3.2 Entrevistas

Método a través del cual interviene el entrevistador, quién se propone a formular preguntas o mantiene un diálogo de un tema específico con el entrevistado, quién se digan a responder en base al problema planteado materia de estudio, permitiendo recolectar información y datos relevantes a llevar a cabo en la investigación.

5.4 Revisión documental

Constituye un método integral orientado a la recopilación sistemática de información veraz, contemporánea y pertinente. Este enfoque se fundamenta en la selección y exploración de documentos que contribuyen sustancialmente al desarrollo del marco teórico de una investigación. Dichos documentos, que pueden abarcar datos bibliográficos, materiales documentales, fichas bibliográficas y registros nemotécnicos, se convierten en elementos identificadores que fortalecen la estructura conceptual de la investigación.

6 Resultados

6.1 Resultado cuantitativos-Encuestas

La presente encuesta fue aplicada a diferentes profesionales del derecho de la ciudad de Loja de una muestra de 31 profesionales con un banco de 5 preguntas, del cual se obtuvieron los siguientes resultados.

6.1.1 Primera pregunta

¿Considera Usted que para disminuir las contravenciones en la conducción en estado de embriaguez es necesario modificar el régimen sancionador en la contravención culposa con:

- a) Inhabilitación temporal de la licencia de conducir
- b) Talleres obligatorios de educación vial
- c) Trabajos comunitarios
- d) Otra.

Tabla 1
Cuadro estadístico de la pregunta 1.

Indicadores	Variables	Porcentaje
a. Inhabilitación temporal de la licencia de conducir.	16	51,6%
b. Talleres obligatorios de Educación Vial.	9	29%
c. Trabajos comunitarios	5	16.1%

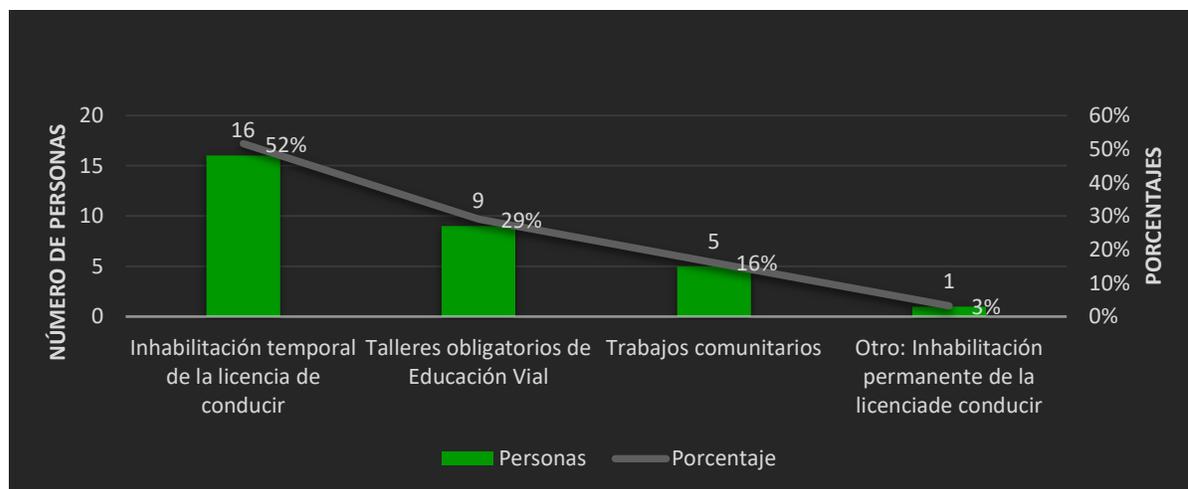
d. Otro	1	3,2%
Total:	31	100%

Fuente: Profesionales de Derecho de la Provincia de Loja.

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo.

Figura 5

Representación Gráfica Pregunta 1.



Interpretación: En la presente encuesta, 16 participantes, representando el 51.6%, respondieron a la siguiente pregunta: ¿Considera usted que para disminuir las contravenciones en la conducción en estado de embriaguez es necesario modificar el régimen sancionador en la contravención culposa, se propusieron opciones de las cuales se detallan a continuación: La mayoría, con un 51.6%, optaron por la opción a) que sugiere la inhabilitación temporal de la licencia de conducir. Por otro lado, 9 encuestados, equivalente al 29%, seleccionaron la opción b) que se propone talleres obligatorios de Educación Vial. Asimismo, 5 participantes, representando el 16.1%, se inclinaron por la opción c) relacionada con trabajos comunitarios. Mientras tanto, un solo encuestado, equivalente al 3.2%, sugirió la opción d) que aboga por la implementación de la medida sancionatoria de inhabilitación permanente de la licencia de conducir.

Análisis de la Autora: En la presente pregunta, comparto la perspectiva mayoritaria de los encuestados que aboga por la implementación de medidas destinadas a reducir los accidentes de tránsito. Entre estas medidas, se destaca la propuesta de inhabilitar la licencia de conducir temporalmente. Aquel enfoque tiene como objetivo tutelar la seguridad vial de la comunidad

(usuarios en las carreteras) al mismo tiempo busca disuadir acciones irresponsables por parte de los conductores. La severidad de la sanción pretende crear conciencia en los choferes profesionales/no profesionales, pues con el conocimiento previo de la gravedad resultante de sus actos, las consecuencias y perjuicios asociados con la conducción bajo la influencia del alcohol puede disuadirlos de realizar dicha acción.

Este enfoque tiene la intención de prevenir comportamientos peligrosos y actitudes negligentes ya que, el consumo de alcohol afecta directamente la capacidad de conducción prudente al impactar el lóbulo temporal del cerebro. Está demostrado que una persona bajo la influencia del alcohol tiene una probabilidad de cincuenta veces mayor de causar un accidente de tránsito, convirtiéndose la conducción en estado etílico en una infracción con evidente riesgo de afectar bienes tutelados por el derecho penal, que si bien es cierto al momento de atentar contra la vida de un usuario se convierte en un delito culposo. Por lo tanto, es crucial sembrar no solo semillas de prevención, sino también de orientación y educación para los conductores.

Una vía idónea al momento son la implementación de talleres obligatorios de Educación Vial, posicionándose como una medida aceptable en una escala intermedia según la opinión de los encuestados. Estos talleres proporcionarían a los conductores el conocimiento necesario sobre las acciones u omisiones que pueden evitar, no solo para bienestar de sí mismos sino también, a la ciudadanía en general. La educación tiene el propósito de fomentar un ambiente de conducción pacífico y responsable, donde los conductores sean conscientes de las consecuencias de sus actos negligentes. Además, se plantea la idea de manejar trabajos comunitarios como una sanción accesoria para los conductores. Esta medida correctiva, aunque implica una resta de tiempo para el infractor en sus actividades, se considera aceptable ya que se vincula directamente con la mala conducta perpetrada y se espera que por la ejecución de estos trabajos se contribuya a generar conciencia y responsabilidad entre los conductores.

6.1.2 Segunda Pregunta

¿Estima usted que las sanciones por contravención de tránsito en estado de embriaguez, vigentes en el artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal son demasiado leves para precautelar la seguridad vial ciudadana?

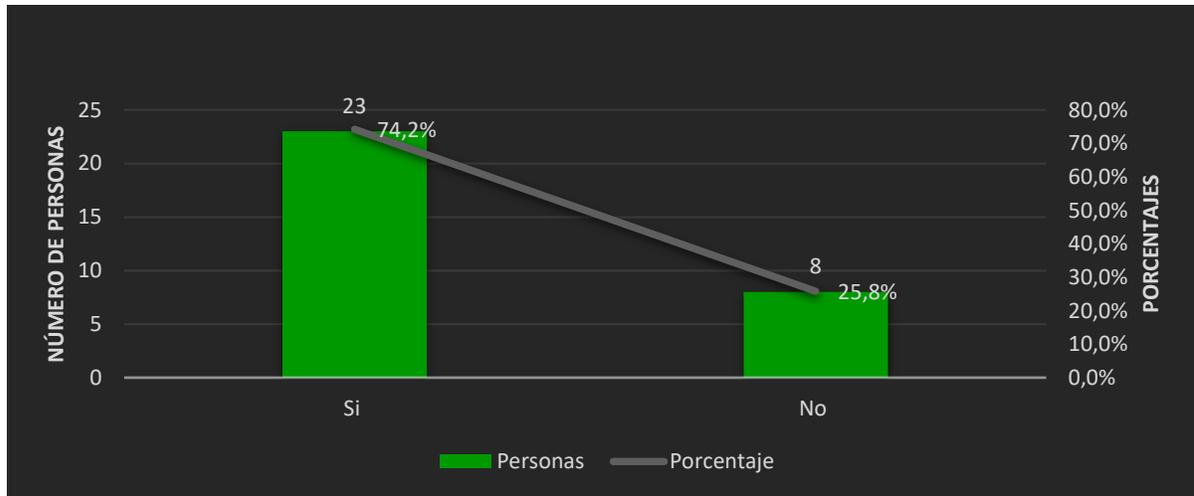
Tabla 2
Cuadro estadístico de la pregunta 2.

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	23	74,2%
No	8	25,8%
Total:	31	100%

Fuente: Profesionales del Derecho de la provincia de Loja.

Autora: Daniela Elizabeth jumbo Jumbo

Figura 6
Representación Gráfica Pregunta 2.



Interpretación: En la presente pregunta, 23 encuestados que equivale al 74,2% al formularse la siguiente pregunta: ¿Estima usted que las sanciones por contravención de tránsito en estado de embriaguez, vigentes en el artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal son demasiado leves para precautelar la seguridad vial ciudadana? Señalan que, si consideran que las contravenciones de tránsito en estado de embriaguez, vigentes en el artículo 385 del COIP son demasiado leves en el rol de precautelar la seguridad vial, por otra parte 8 personas encuestadas que representa el 25,8% consideran que las penas o sanciones impuestas para la contravención de conducción en estado de embriaguez no son leves.

Los encuestados mencionan que las sanciones son muy leves y permisivas en otras palabras, mínimas por eso el comportamiento negligente de circular en las vías en estado de embriaguez no se frenan, al contrario continúan realizando esta contravención de tránsito, por

ende, refieren que al ser demasiado leves la norma prohibitiva no favorece a concientizar al conductor, evidenciándose dicho acontecimiento en los excesivos porcentajes estadísticos de accidentes de tránsito, poniendo en cierto peligro la seguridad humana.

Por este tipo de eventos concuerdan con el criterio de agravar las sanciones para estos infractores, y además porque catalogan a una persona que ejecuta la conducción bajo efectos del alcohol como un asesino con arma en mano pues, se genera inseguridad en las vías, por eso enfatizan de que el aumento en las sanciones en contravenciones no se catalogue como una simple contravención sino más bien, adopte la figura de un delito culposo como muchos doctrinarios sugieren en otros Estados e indudablemente se aplica con tal magnitud por el solo hecho de que su conducta imprudente ya ponga en peligro los derechos de los ciudadanos.

En el otro lado de la moneda, los encuestados muestran su oposición, y mencionan que las leyes vigentes son suficientes y están constituidas legalmente de acuerdo a una escala de alcohol en la sangre, no obstante, discrepan por los tasas de sancionados, y proponen una vía alternativa de educación, por ende sugieren la implementación de talleres de educación vial (enseñar a tener más responsabilidad al volante a los conductores) así mismo, refieren que el régimen sancionador es suficiente y que depende de cómo afecte a cada persona la sanciones en la contravención de tránsito tipificada en el artículo 385, consideran a las sanciones prudentes y que elevar la gravedad de la misma, sería ineficiente para prevenir los accidentes de tránsito en vista de las tasas de siniestralidad, además indican que las políticas del Estado no han sido suficientes para solventar la problemática y tutelar la seguridad vial ciudadana.

Análisis de la autora: En virtud de los resultados derivados de la opinión mayoritaria entre los encuestados, comparto la percepción de que las sanciones estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal, específicamente en el artículo 385, exhiben una notable brecha que deja mucho que decir, las penas son desproporcionales. Esta circunstancia propicia la frecuencia en la conducta transgresora, a pesar de ya haber sido objeto de una sanción previamente. Los legisladores, en calidad de autores de la normativa vigente, reconocen la finalidad punitiva de la norma en cuestión. No obstante, es necesario subrayar que la efectividad de una ley no siempre se garantiza con su mera existencia, y en este caso, la legislación actual se revela insuficiente para erradicar los accidentes de tránsito.

En lo concerniente al deber estatal de salvaguardar la seguridad vial ciudadana para todos los individuos, se observa una falencia en la ejecución de esta responsabilidad. En virtud

de esta inquietud, considero imperativo elevar el grado de severidad y proporcionalidad en las sanciones dirigidas a aquellos que conducen vehículos en estado de embriaguez. Este enfoque busca garantizar una seguridad integral para todos los participantes en el tráfico vehicular y, al mismo tiempo, prevenir el menoscabo de bienes jurídicos protegidos por el Derecho Penal. La concepción de seguridad debe anclarse en una realidad palpable en lugar de asumirla como un ideal utópico.

Todos los individuos tienen la necesidad de desplazarse de un lugar a otro para el desempeño de sus labores diarias, enfrentándose a la incertidumbre de si llegará a salvo o no a su destino final. En este contexto, el aumento de las sanciones se presenta como una medida imperativa para coadyuvar a la materialización de un entorno vial más seguro y previniendo la vulneración de derechos jurídicos fundamentales al ser humano.

6.1.3 Tercera pregunta

Los accidentes de tránsito han tomado gran relevancia social. Desde su punto de vista, ¿Cree usted que los talleres obligatorios de educación vial en la infracción de tránsito por conducción en estado de embriaguez contribuirían a la reducción de la inseguridad vial entre los usuarios?

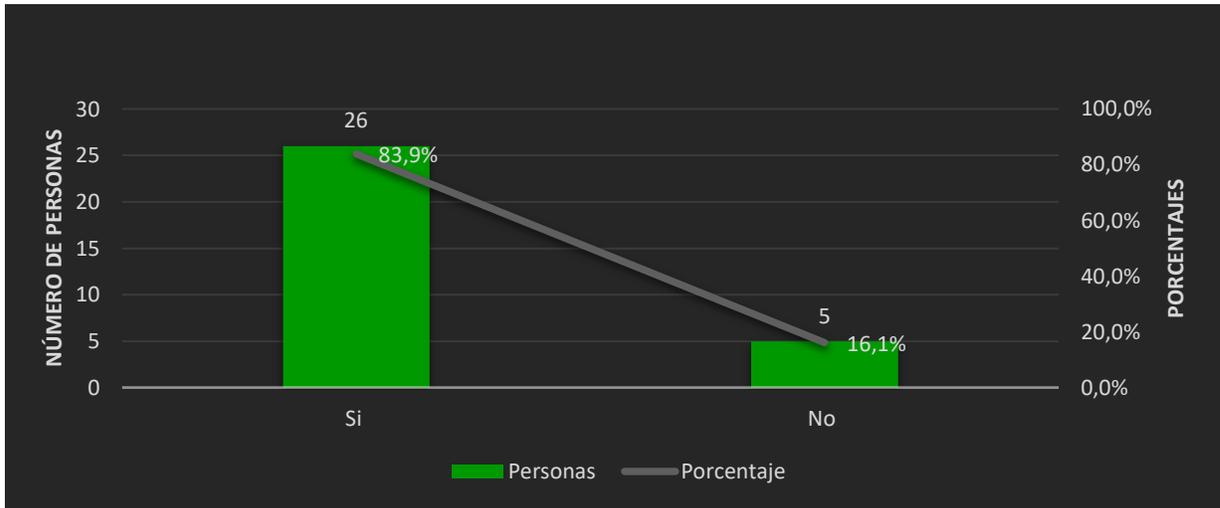
Tabla 3
Cuadro estadístico de la pregunta 3.

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	26	83,9%
No	5	16,1%
Total:	31	100%

Fuente: Profesionales del Derecho de la provincia de Loja.

Autora: Daniela Elizabeth jumbo Jumbo.

Figura 7
Representación Gráfica Pregunta 3.



Interpretación: En la presente pregunta 26 que equivale al 83,9% al formularse la siguiente pregunta: Los accidentes de tránsito han tomado gran relevancia social. Desde su punto de vista, ¿Cree usted que los talleres obligatorios de educación vial en la infracción de tránsito por conducción en estado de embriaguez contribuirían a la reducción de la inseguridad vial entre los usuarios viales? Marcan que, si es una vía idónea para reducir la inseguridad vial entre todos los usuarios, la implementación de talleres obligatorios de educación vial. No obstante, 5 personas encuestadas equivalentes al 16,1% no consideran factible la idea de impartir talleres de carácter obligatorio de educación vial que concienticen al conductor irresponsable.

La mayoría de los encuestados consideran que es adecuado impartir talleres de educación vial, porque sería un medio idóneo para brindarle los cimientos necesarios de formación, prevención y concientización al conductor de las consecuencias negativas que produce un accidente de tránsito, persuadir su mentalidad errónea a través de información pertinente sobre su conducta o en el supuesto de encontrarse frente a este tipo acontecimientos tengan los conocimientos precisos para brindar primeros auxilios.

Además, posean comprensión de la gravedad de circular bajo los efectos de alcohol, con educación se considera que los conductores van a respetar el deber objetivo de cuidado, previniendo cualquier acción negligente que pueda afectar la vida, integridad personal u otro

derecho. Los encuestados engloban su criterio en la premisa de que, así como se sanciona también, se debe educar para corregir la conducta, tendiente a brindar el bien común y prevenir las altas tasas de accidentes de tránsito.

Por su parte, la comunidad legal destaca el punto de que necesitamos gente más consiente al volante, la idea de mantenerse informado ayuda o permite ser más responsable y evitar conducir ebrio, la educación y adquisición de conocimientos es la clave para el desarrollo social en un ambiente de paz, donde se fomente una cultura vial, se promuevan valores que incentiven al conductor a tomar en consideración la responsabilidad que acarrea conducir un vehículo automotor y mayor es el grado de responsabilidad cuando se trata de transporte público.

Por otro lado, quienes no están de acuerdo con la premisa de educar al conductor, adoptan tal criterio fundando en que el carácter obligatorio insta a acudir de manera forzada al taller pero que, sin embargo, solo asistirán por cumplir, más no va a intuir o cambiar su conducta, así mismo fundamenta la idea de no educar, sino más bien sancionar con mayor gravedad los casos de reincidencia ya que, se le dio anticipadamente la oportunidad de corregirse y educarse.

Análisis de la autora: Tomando en consideración los resultados derivados de la tercera pregunta, centrada en la viabilidad de adoptar talleres obligatorios de educación vial, converjo con la opinión mayoritaria de los encuestados. En este sentido, la educación se erige como un instrumento mediante el cual el individuo adquiere conocimientos y desarrolla nuevas perspectivas, influyendo de manera significativa en la modificación de su mentalidad para fomentar la concientización en el contexto vial. En tal enfoque, la finalidad no se limita únicamente a imponer sanciones más rigurosas como medio de castigo o represión de conductas; sino más bien, se extiende hacia un objetivo esencial, a saber, la educación. El propósito central consiste en que el conductor, además de adoptar medidas preventivas ante posibles incidentes, oriente su mentalidad hacia la protección de su bien jurídico, así como el de los demás usuarios viales.

En este contexto, abogo por la pertinente implementación de talleres viales que sean impartidos por actores clave como los Sindicatos de Choferes, Escuelas de Conducción o Gremios debidamente acreditados, en cuanto a su administración y aprobación queda a cargo de la Agencia Nacional de Tránsito. Estos talleres deberían contar con una duración

predeterminada, asegurando así la cobertura adecuada de los temas esenciales y proporcionando una base sólida de conocimientos en materia de educación vial. Este enfoque integrado, combina la educación obligatoria, con la participación de entidades relevantes en la formación vial, se presenta como una estrategia efectiva para modificar comportamientos y promover un entorno vial más seguro y consciente.

6.1.4 Cuarta Pregunta

¿Considera usted necesario imponer una pena de inhabilitación de la licencia de conducir temporal, de acuerdo a la escala de embriaguez establecida en el artículo 385 del Código orgánico integral penal?

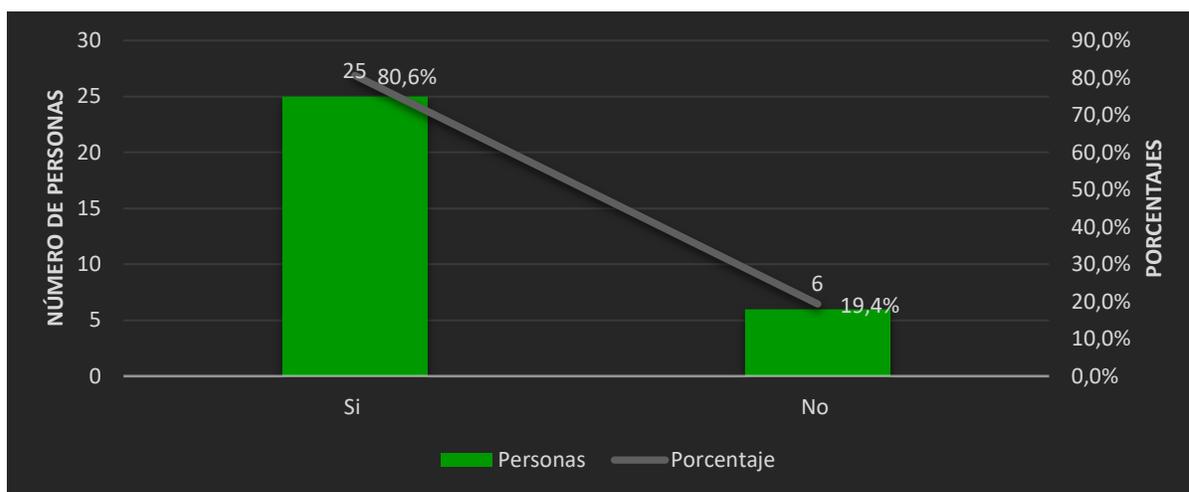
Tabla 4
Cuadro estadístico de la pregunta 4

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	25	80,6%
No	6	19,4%
Total:	31	100%

Fuente: Profesionales del Derecho de la provincia de Loja.

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo.

Figura 8
Representación Gráfica Pregunta 4.



Interpretación: En la presente pregunta 25 encuestados que corresponde al 80,6% de la siguiente interrogante: ¿Considera usted necesario imponer una pena de inhabilitación de la licencia de conducir temporal, de acuerdo a la escala de embriaguez establecida en el artículo 385 del Código orgánico integral penal? Indican que, si es necesario implementar esta pena o sanción, mientras que 6 encuestados que equivale al 19,4% responde que no es necesario.

Con lo referido en la cuarta pregunta, los resultados porcentuales indican que los encuestados presenta su predisposición en acuerdo para aplicar una sanción de inhabilitación temporal de la licencia de conducir, esta medida se aplicará de manera proporcional al grado de alcohol por litro en la sangre, de acuerdo al artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal, esta se dirige específicamente a las personas que conducen un vehículo en estado de embriaguez para sancionar y corregir su conducta negligente, tiende a la prevención de accidentes de tránsito.

Los encuestados mencionan la importancia de aplicar esta medida, ya que el conductor por temor a no ser sancionado con tal gravedad se dignará a tomar precauciones necesarias al momento de conducir o aplicará una conducción asistida para evitar cometer esa contravención, es decir con esta implementación consideran se frenarían los accidentes de tránsito, pues son el decadente problema social que actualmente a travesamos a nivel nacional en nuestro estado ecuatoriano, el hecho de que la sanción ya límite la ejecución de la conducción en estado etílico, será satisfactorio, el objetivo de generar conciencia y enseñanza en el conductor tendrá frutos. Así mismo, a juicio de los encuestados un factor determinante para prevenir la inseguridad vial ciudadana, es implementar la inhabilitación definitiva de la licencia de conducir como forma coactiva e influyente en la conducta y voluntad del conductor negligente. Por otra parte, un porcentaje menor indica que esta medida no ayudaría en absoluto, porque el endurecimiento de penas no es la solución al problema.

Análisis de la Autora: Adoptando los criterios de los encuestados, estoy de acuerdo ya que con esta medida se lograría disuadir a quienes conducen un vehículo en estado de embriaguez y ponen en riesgo su vida y la de las demás personas, de esa forma no reiteren en esta conducta altamente peligrosa, ya que el efecto disuasorio y persuasivo los guiará para que tengan un impacto positivo en la sociedad, de esa forma se desincentiva a la comunidad de choferes profesionales/no profesionales a evitar conducir bajo los efectos de alcohol, así se protegería la seguridad vial. Así mismo, orientamos a los conductores a tener un comportamiento y conducta más responsable

donde se respete las normas y reglamentos impuestos para una circulación vehicular bajo responsabilidad, con efecto favorable para la sociedad en general debido a la exclusión de conductores irresponsables como consecuencia de la bebida y posterior conducción.

A juicio de los encuestados, existen opiniones que instan por una inhabilitación definitiva de la licencia de conducir y desde mi punto de vista esta medida sancionatoria sería esencial y deberíamos tomar de ejemplo de países europeos y asiáticos, que solo por el hecho de conducir en estado etílico se inhabilita definitivamente la licencia de conducir en la primera ocasión, dejando cero posibilidades de volver a cometer dicha infracción, su drasticidad ha conllevado a mejorar su bienestar. Sin embargo, en nuestro Estado, en aras de respetar los derechos humanos y de que la sanción sea proporcional, se aplica una iniciativa de inhabilitación temporal conforme a la escala de alcohol, para estos conductores imprudentes, con miras a precautelar la seguridad vial ciudadana en la medida de lo posible.

6.1.5 Quinta Pregunta

¿Es de su conocimiento que en nuestra legislación ecuatoriana las contravenciones de tránsito en la conducción de vehículo en estado de embriaguez no tipifican la figura de reincidencia?

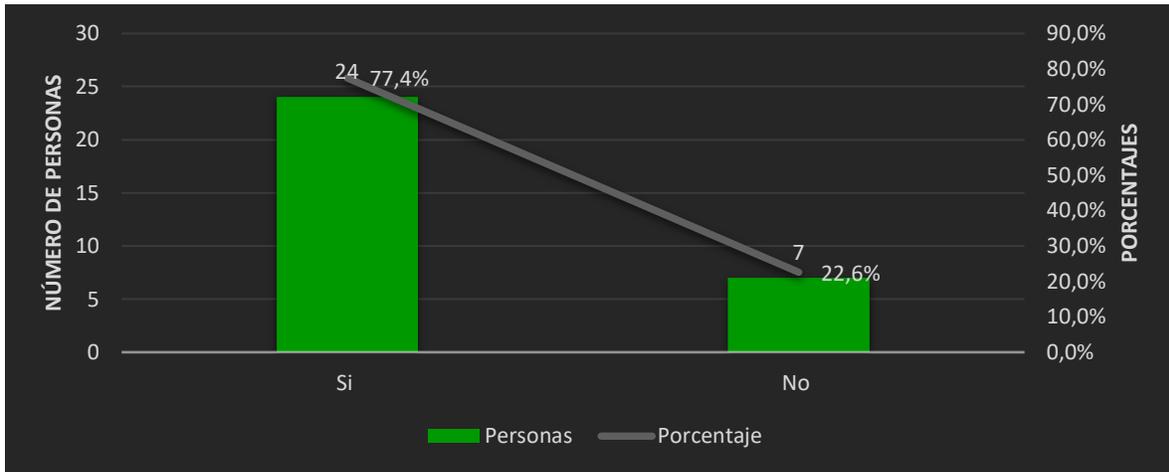
Tabla 5
Cuadro estadístico de la pregunta 5.

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	24	77,4%
No	7	22,6 %
Total:	31	100%

Fuente: Profesionales del Derecho de la provincia de Loja.

Autora: Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo.

Figura 9
Representación Gráfica Pregunta 5.



Interpretación: En el contexto de la quinta pregunta, el 77,4% de los encuestados, es decir, 24 participantes, al ser consultados acerca de si estaban informados sobre la ausencia de tipificación de reincidencia en las contravenciones de tránsito relacionadas con la conducción de vehículos en estado de embriaguez, manifestaron su punto de vista. Estos encuestados reconocen que, en la legislación ecuatoriana, específicamente en el artículo 385 o 57 del Código Orgánico Integral Penal, no se contempla la figura de la reincidencia para las contravenciones relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol. No obstante, una minoría de 7 encuestados, equivalente al 22,6%, admitió no tener conocimiento previo sobre este aspecto.

Según la perspectiva de los encuestados informados, se argumenta que tanto la normativa penal como la ley de tránsito no abordan la figura de la reincidencia en este contexto. Consideran que esta carencia legal podría ser subsanada, ya que actualmente la reincidencia se tipifica únicamente para delitos, sin extenderse a las contravenciones administrativas. Además, destacan la falta de un régimen sancionador más riguroso o agravante cuando un infractor, ya sancionado previamente, reincide en la misma contravención. En contraposición, otro porcentaje de encuestados simplemente indicó no tener conocimiento sobre este aspecto normativo específico.

Criterio de la Autora: De acuerdo con los resultados derivados de la quinta pregunta, que aborda la ausencia de tipificación de la figura de reincidencia en la contravención de tránsito por conducción en estado de embriaguez, concuerdo con el criterio expresado por los encuestados.

Esta postura se fundamenta en la constatación de que tanto la normativa penal ecuatoriana como la ley de tránsito no contemplan la reincidencia para la contravención. Un análisis más detenido del Código Orgánico Integral Penal (COIP) confirma que la reincidencia solo se encuentra prevista y aplicable en el contexto de delitos, según lo establecido en el artículo 57 del COIP.

En este contexto, cuando un individuo comete la contravención de conducir un vehículo en estado de embriaguez, se somete a un proceso judicial, recibe una sanción, la cumple y posteriormente tiene la libertad de volver a cometer la misma infracción, sin que exista una disposición legal que agrave la sanción por ser frecuente, como sucede en otros países, por ejemplo, Bolivia, donde la reincidencia se sanciona con penas más severas a pesar de que se trata de una contravención al igual como en nuestro estado ecuatoriano. En consecuencia, se evidencia la ausencia de una figura legal que imponga consecuencias más rigurosas ante la reiteración de la misma contravención, situación que difiere de la práctica jurídica observada en ciertos países vecinos.

6.2 Resultados de cualitativos-entrevistas

Las técnicas descritas con respecto a la entrevista se aplicaron a cinco profesionales conocedores del derecho, entre ellos figuran, jueces de tránsito, doctores y fiscales en materia penal con especialidad tránsito, quienes participaron amablemente brindando sus respuestas, criterios y consideraciones a un cuestionario de tres preguntas, de las cuales se obtuvieron los siguientes resultados:

6.2.1 Primera pregunta

¿Considera usted que las sanciones tipificadas en nuestro Código Orgánico Integral penal son leves o son suficientes, en la contravención de tránsito, respecto a la conducción de un vehículo en estado de embriaguez?

Primer entrevistado

Juez de la Unidad Penal de la ciudad de Loja: Considero que las sanciones son moderadas, no obstante, existen muchas circunstancias periféricas de la infracción que implican que muchos de estos conductores vuelvan a cometer las mismas infracciones. Sin embargo, considero que en nuestro país las sanciones son más bajas en comparación con otros países lo que implica que posiblemente pueda provocar que actualmente exista gran número de infractores en cuanto a la conducta del artículo 385 y el incremento de penas generaría una prevención a efectos de que el

temor generado a través de una sanción más fuerte evitar que los conductores se modulen al momento de conducir bajo efecto de esas bebidas.

Segundo Entrevistado

Juez de la Unidad Penal de la ciudad de Loja: El actual Código Orgánico Integral Penal tiene sanciones blandas, tomando en consideración que muchos de los accidentes de tránsito se producen porque estas personas conducen en estado de alcoholemia, además si es bastante permisiva porque desde mi punto los conductores reiteran en la conducta. Por tanto, a criterio de este juzgador considero que debemos aplicar las penas más arduas y en su total integridad para reducir ese incremento de la conducción en estado de embriaguez.

Tercer Entrevistado

Fiscal de Tránsito de la ciudad de Loja: Considero que, en base a la normativa vigente, esta sanción no es suficiente, y cuando son reincidentes en la conducta de conducir un vehículo en estado de embriaguez, las sanciones deben ser más drásticas, por tanto, debe hacerse una reforma para evitar los accidentes de tránsito.

Cuarto Entrevistado

Doctor especializado en materia de tránsito: Para mi criterio las sanciones impuestas actualmente en el Código orgánico Integral Penal son legalmente constituidas y aprobadas por la Asamblea Nacional. La rigurosidad y drasticidad en las sanciones ayudarán a prevenir, y para frenar los accidentes de tránsito es adecuado también, implementar talleres de educación vial encaminados desde una temprana edad como forma preventiva. Así los usuarios viales van a concientizarse.

Quinto Entrevistado

Doctor en libre ejercicio, especializado en materia de tránsito: Acorde a mi criterio, en efecto las sanciones clasificadas en la normativa vigente son muy leves porque no exige a la población o ciudadanía una plena concientización al momento de conducir un vehículo, por tanto debe establecerse una sanción mucho más ejemplar, condicional ya que actualmente las leyes son muy permisibles y favorables para que el conductor tome gnososis de su accionar que vulnera muchas de las veces hasta el derecho a la vida.

Comentario Personal

La postura de los entrevistados frente a la interrogante planteada reviste gran relevancia, ya que sostienen que las sanciones contempladas en nuestro Código Orgánico Integral Penal para

la conducción de vehículo en estado de embriaguez no son suficientes o adecuadas. Existe una perspectiva que señala que las sanciones en dicha contravención son de escasa severidad, es decir, son leves demandando rigurosidad equiparable a como se establece en otros países latinoamericanos. Si entendemos por prevención a tener más conciencia de nuestros actos y evitar que sucedan accidentes de tránsito, los datos estadísticos de siniestralidad vial contradicen esta afirmación, y deja una percha evidente de que las sanciones vigentes no son suficientes para prevenir estos incidentes de tránsito y brindar una total seguridad vial ciudadana a todos los usuarios viales. Por tanto, desde el punto de vista de los entrevistados sugieren que para abordar esta problemática es importante incorporar una reforma e implementar la educación vial que promueva acciones preventivas en los conductores, se fomente la responsabilidad y respeto a los reglamentos que rigen el comportamiento prudente del conductor.

Además, se destaca el tema de la reincidencia donde se aboga por la idea de imponer sanciones con gran severidad, acorde a mi opinión y la de los encuestados es imperante frenar esta conducta desde la primera ocasión y no esperar un resultado lesivo para actuar con rigurosidad, nuestra normativa penal en su artículo 385 del COIP tipifica sanciones tan escuetas y permisivas, por tal razón deben aplicarse desde un inicio sanciones más rígidas para que estos infractores por el temor a ser sancionados muy drásticamente se abstengan de conducir bajo efectos de embriaguez, garantizando un ambiente de tranquilidad vial y bien común, no cuando ya se haya ocasionado un daño por primera ocasión y con frecuencia vuelvan a afectar otro perjuicio al bien jurídico protegido, que en este caso involucra la vida, integridad personal, seguridad vial, convirtiéndose en un dato más a la tabla estadística, por ende se debe corregir la conducta negligente del conducto tanto desde un ámbito sancionatorio, preventivo y educativo.

6.2.2 Segunda Pregunta

Considera en su experiencia profesional, o conoce que los accidentes de tránsito son generados en gran medida por conductores en estado de embriaguez.

Primer entrevistado:

Juez de la Unidad Penal de la ciudad de Loja: Las condiciones en cuanto a los accidentes de tránsito son diversas, no obstante, la capacidad de conducción cuando una persona está sujeta a una bebida alcohólica disminuye considerablemente, haciendo mucho más propenso que dicha persona bajo tales efectos produzca un accidente de tránsito que una persona que se encuentra con

todas sus capacidades psicomotoras. Sin duda, los accidentes en gran porcentaje son generados por el consumo de bebidas alcohólicas al manejar, pues aumenta considerablemente la posibilidad de cometer una infracción que generan en gran medida afectación al bien jurídico protegido de la seguridad vial ocasionado por estos conductores irresponsables.

Segundo Entrevistado

Juez de la Unidad Penal de la ciudad de Loja: Desde el ámbito jurídico, considero que los accidentes y perjuicios en un 90 % se produce por un conductor en estado de embriaguez, en un 10% o menos se deben a otras circunstancias que intervienen dentro de la conducción de un vehículo y que por imprudencia o negligencia ocasionan una afectación a un bien jurídico protegido.

Tercer Entrevistado

Fiscal de Tránsito de la ciudad de Loja: Si, las contravenciones de tránsito por conducción en estado de embriaguez abarcan el mayor porcentaje, estos a su vez producen daños materiales e incluso puede llegar a figurarse en un delito culposo por no medir las consecuencias que eviten accidentes de tránsito, en conjunto la conducta irresponsable, imprudente y negligente bajo efecto de alcohol puede llegar a producir la muerte a uno o más usuarios viales. Por tanto, es importante charlas de concientización o talleres para todos los conductores y demás ciudadanos desde una temprana edad para sembrar una cultura vial donde prospere la paz social.

Cuarto Entrevistado

Doctor especializado en materia de tránsito: Si, es una de las primeras causas de accidentes de tránsito en Ecuador, ya que en los países de Sudamérica los latinos tendemos a tener más días festivos que involucran bebidas alcohólicas y la conducción de vehículo automotor, sin tomar en consideración los riesgos que conlleva quebrantar el deber objetivo de cuidado, en estado de embriaguez, el conductor se vuelve eufórico, tiene alteraciones ante cualquier ataque y pierde las capacidades de maniobrar el vehículo en caso de riesgo, evidenciando un total peligro para la sociedad.

Quinto Entrevistado

Doctor en libre ejercicio, especializado en materia de tránsito: Si, según datos generales, encuestas proporcionadas por el sistema de investigaciones de accidentes de tránsito, la Agencia Nacional de Tránsito y las noticias, se puede colegir que la mayor tasa de accidentes de tránsito se debe precisamente a personas que conducen en estado de embriaguez, porque sus

capacidades se encuentran disminuidas, como también, son altos porcentajes de sancionados que no han ocasionado ningún perjuicio su conducta imprudente pero, que si representa un riesgo.

Criterio personal

Lamentablemente en nuestro país, es el Estado quién tiene la responsabilidad de precautelar y garantizar la seguridad pública, sin embargo, los medios de información ya sea noticieros, redes sociales, medios de comunicación cada ejercicio fiscal nos demuestra que los accidentes de tránsito estadísticamente incrementan notablemente, para el año 2023 Ecuador se volvió el país con más índices de siniestralidad resultando muertes y lesiones, dando seis decesos por día, trascendiendo en 32. 687 percances viales, en otras palabras, se tornó el año con más desbordamiento mortal. Evidenciamos un incremento significativo en los accidentes de tránsito si nos remitimos desde el ejercicio fiscal del 2019 al 2022, mismo que evidentemente no se frenan con campañas provisorias por tanto el problema radica en la permisividad de la normativa vigente que sanciona la conducta del conductor, por ende, a criterio de los entrevistados se debe llevar a cabo políticas públicas idóneas de talleres de educación vial para que el conductor no vuelva a cometer la infracción de tránsito y de esa forma dar cumplimiento al deber que emana la Constitución al Estado, se necesita reformar medidas educativas y preventivas que sean aptos para mitigar este problema social en las vías ecuatorianas, tutelando de esta manera un ambiente pacífico donde prime el buen vivir y se garantice los bienes jurídicos protegidos, que el Derecho Penal pretende proteger.

6.2.3 Tercera Pregunta

¿Qué medidas en el ámbito legislativo plantearía usted para ejercer un adecuado control social a los conductores que cometen infracciones de tránsito en estado de embriaguez?

Primer Entrevistado

Juez de la Unidad Penal de la ciudad de Loja: Desde mi punto de vista, el principio de reserva de ley establece que es la función legislativa quién tiene la capacidad normativa, sin embargo optaría por una reforma al artículo 385 de Código Orgánico Integral Penal, para agravar la sanción, con el fin de buscar una paz social y una seguridad vial, se recomienda reformar la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial para implementar talleres idóneos de educación vial de una manera integral y también las personas capacitarse y formarse desde un ámbito preventivo.

Segundo Entrevistado

Juez de la Unidad Penal de la ciudad de Loja: Considero realizar una reforma específica al artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal, tendientes a endurecer este tipo de sanciones con la finalidad de brindar la seguridad jurídica a los peatones. Una forma de agravar las sanciones es inhabilitar la licencia de conducir en todos los casos de manera proporcional y temporal de manera que no afecte ningún derecho constitucional, que a criterio de este juzgador no debe ser menor a un año si nos encontramos inmersos en la escala del numeral 1 del artículo 385 ibidem, en caso de dos años en el numeral 2 y tres años en el numeral 3. Además, agréguese una mayor multa, pena privativa de la libertad como inhabilitación al conductor de transporte público para asegurar de esa manera el estado de sobriedad por la responsabilidad que tiene en sus manos y de esa forma precautelar la seguridad vial.

Tercer Entrevistado

Fiscal de Tránsito de la ciudad de Loja: Se plantearía una reforma para que el aspirante a conductor o conductor profesional asistan a cursos o talleres obligatorios de capacitaciones que brinda el Sindicato de Choferes, así mismo se implemente rigurosidad en la sanción (inhabilitación temporal en primera ocasión y reincidencia, sea definitiva) para ayudar a que los conductores sean conscientes a cabalidad al momento de conducir un vehículo automotor. También, en caso de reincidencia de la conducta imprudente, debe proponerse una inhabilitación definitiva de la licencia de conducir porque ya tuvo la oportunidad de someterse a un proceso y recibir una sanción y si reitera en la conducta, quiere decir que el conductor no comprende la gravedad de la infracción y en tal caso los Agentes Civiles de Tránsito deben realizar controles operativos estrictos constantemente para que si la licencia fue inhabilitada, el conductor no siga infringiendo la normativa y/o circulando libremente por las vías ecuatorianas.

Cuarto Entrevistado

Doctor especializado en materia de tránsito: Acorde a mis años de experiencia profesional, se debería proponer una reforma que agrave las sanciones ya que como sabemos no siempre se aplican totalmente, esto con enfoque preventivo y a la vez llevar a cabo cursos o talleres educacionales, técnicos o de rehabilitación para que no vuelva a cometer el conductor la misma infracción, abordar la parte preventiva a través de sanciones de inhabilitación de la licencia, además educar para salvar vidas o garantizar seguridad vial. Es importante que cuando un

conductor maneja en estado de embriaguez y ocasione un accidente de tránsito debe ser detenido en el momento de la infracción por el hecho de estar ebrio, tenga o no culpabilidad.

Quinto Entrevistado

Doctor en libre ejercicio, especializado en materia de tránsito: Se debería frenar estos accidentes mediante aplicación de políticas públicas e intervención de la Asamblea Nacional del Ecuador para reformar la normativa vigente en el Código Orgánico Integral Penal, debido a que la clasificación de sanciones interpuesta en el artículo 385 sean más ejemplares y que motiven a la prevención de esta conducta, se produzca conciencia en las personas (usuarios y conductores) a la hora de conducir un vehículo.

Criterio personal

El eje preventivo en nuestra legislación ecuatoriana se debe abarcar con medidas educativas para los conductores y peatones, pues se sostiene la idea de brindar talleres, cursos educativos a todos los usuarios viales desde niños ya que, a temprana edad son más propensos a adoptar y aprender medidas que cambien la mentalidad en la conducción a un futuro, para que se mitigue la problemática de conducir bajos los efectos de bebidas alcohólicas. En la actualidad los conductores a pesar de conocer todos los reglamentos y normativas vigentes no ha sido suficiente porque persisten en desatender sus responsabilidades, entonces en tal caso, se propone talleres educativos viales para redireccionar la actuación de los ciudadanos. Ahora bien, es importante dar a conocer que los entrevistados mencionan que a través de la educación el conductor va a tomar conciencia de sus actos, que va a corregir su conducta negligente, evitando conducir bajo una escala de embriaguez, consideran que una sociedad educada tiene más conocimientos, desarrollo de sus habilidades, valores y prácticas responsables, especialmente si se trata de conducir un vehículo. Al igual, se orientan a la implementación de una reforma que ejemplifique las sanciones presentes en nuestro ordenamiento, para que de esa manera sea un conductor responsable, evitando a toda costa infringir el deber objetivo de cuidado, es así como se va a lograr una sociedad con cultura vial y bienestar, en mi opinión es importante una educación vial pero también, aplicar un ámbito preventivo-sancionatorio que genere en el conductor una abstinencia de violentar un bien jurídico protegido por el perjuicio o consecuencia que tendría su mala conducta, y con ello no solo me refiero al conducto sino a más usuarios viales, quienes sin culpa pueden sufrir una alteración a sus capacidades físicas o incluso afectar su vida. Sabemos que en nuestro país latinoamericano en

términos coloquiales mantenemos pensamientos y conciencia criolla, el hecho de que haya una reunión familiar, días festivos o eventos deportivos conlleva a la ingesta de alcohol etílico y posteriormente para trasladarse a sus hogares u otro destino requieren la conducción, sin tomar en cuenta las graves consecuencias que pueden ocasionarse en las vías.

6.3 Estudio de casos

En el presente estudios de casos se justifica la problemática planteada en el proyecto investigativo y podremos apreciar como los accidentes de tránsito se presentan como caso frecuente en el numeral 3 del artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal, y nos cuestionamos el ¿por qué? Y sencillamente algunos usuarios viales, conductores, especializados en tránsito en las entrevistas nos respondieron, que a mayor grado de alcohol menor sanción en nuestra legislación, y si apreciamos este numeral la sanción no estipula una reducción de puntos en la licencia de conducir, es decir no afecta como en el primer y segundo numeral a la autorización para conducir un vehículo, solo se suspende y recuperan su licencia intacta, a continuación, se presentas los siguientes casos:

6.3.1 Caso Nro. 1

1. Datos Referenciales

Nro. De proceso: 11282202400012

Tipo de acción: CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

Sala: Unidad Judicial Penal Con Sede En El Cantón Loja Provincia De Loja

Actor/ofendido: L.G.E, J.C.C

Fecha: 02 de enero del 2024

2. Antecedentes

El agente civil de tránsito J.C.C recibió un comunicado del ECU911 de que un conductor en presunto estado de embriaguez se encontraba circulando por el sector Bolacachi, el ACT acude ante el lugar y observa a un vehículo IAK0051, marca Hyundai, tipo SEDAN, color rojo que maniobraba de manera peligrosa, detiene la marcha del vehículo, y se acerca a solicitar los documentos de identidad y permisos de conducción (licencia y matrícula) percatándose que tiene Halitosis alcohólica, posterior pide se baje del vehículo y procede a solicitar la colaboración de una prueba de alcoholtest, quién acude de manera libre y voluntaria, colaborando con la autoridad; de la prueba resultó positiva con 2,56 gramos, siguiendo el respectivo proceso de citación con la

boleta Nro. 0188993 contra el ciudadano quién queda en calidad de detenido previo al conocimiento de los derechos constitucionales de los que se vea asistido, se lo traslada al Hospital Isidro Ayora para valoración médica y posterior al centro de detención provisional y puesto en conocimiento de autoridad competente para audiencia de formulación de cargos, además el vehículo se lo traslado al centro de retención vehicular. Posterior, se lleva a cabo la audiencia de formulación de cargos por el delito flagrante de tipo de acción de contravenciones de tránsito por sorteo correspondió al juez Dr. A. C. N.L de la Unidad Judicial Penal con sede en el Cantón Loja provincia de Loja, en audiencia se presentan pruebas documentales y testimonial por el ACT de cargo, se lleva a cabo el conainterrogatorio y se presenta la prueba de descargo, dentro de la causa en el alegato final la defensa solicita dictar sentencia con atenuantes y una pena mixta por la colaboración del procesado en el procedimiento.

3. Resolución

El suscrito juez de la Unidad Judicial Penal Con Sede En El Cantón Loja Provincia De Loja, declara la revocación de la presunción de inocencia y se lo encuentra culpable, en calidad de autor de la contravención de tránsito del art. 385 inciso 1 numeral 3 y le impone pena privativa de la libertad de diez días, multa de tres salarios básicos y, suspensión de la licencia de conducir por sesenta días. El vehículo se devolverá al propietario una vez cancelada la multa.

4. Criterio de autora

Según la sentencia condenatoria de la Unidad Judicial Penal con sede en el Cantón Loja Provincia de Loja, en la audiencia de formulación de cargos se aseguró el cumplimiento del debido proceso y el derecho a recibir un juicio justo. Al respecto las partes procesales comparecen y la jueza declara al presunto infractor, como culpable de la infracción, adecuándose su conducta conforme al nexo causal, al artículo 385 inciso 1 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal. Así mismo, se evidencia que el proceso que sigue el Agente Civil de Tránsito fue correcto y sigue los protocolos para citación del infractor L.G quién acepta su responsabilidad voluntariamente y colabora con la autoridad. Durante la audiencia se solicita que en la resolución se consideren a atenuantes por buena conducta y de ser posible se impusieran trabajos comunitarios. En relación con esto, en el presente proceso hace mención a la Corte Nacional de Justicia, misma que en sentencia se pronuncia sobre la pena mixta, donde refiere taxativamente que: “puede imponer la obligación de prestar servicio comunitario por un tiempo de hasta 120 horas, sin que esta última

condena, sustituya a las determinadas en el tipo penal”. En otras palabras, la pena de trabajos comunitarios se impone de manera accesoria a la principal.

Esto significa que en caso de contravenciones los trabajos comunitarios referidos en los artículos 60 y 63 del Código Orgánico Integral Penal son procedentes. Es evidente que, en el presente caso, se optó por imponer penas mixtas. Esto demuestra que los magistrados aplican penas mixtas en los procesos contravencionales de tránsito, considerando el buen comportamiento y las disculpas públicas del infractor. Sin embargo, considero que la educación vial no está siendo abordada para este tipo de contravenciones, por lo que sería necesario llevar a cabo también talleres educativos, e imponer sanciones un poco más drásticas y no necesariamente la pena privativa de libertad que incluso es de ultima ratio conforme el Art.77.1 ibidem, más bien orientada a aquella relacionada con el tiempo de suspensión de la licencia de conducir cuyo efectos sancionatorios minimicen el peligro de esa conducta antijurídica, además con la imposición obligatoria de talleres de capacitación tendientes a disminuir los accidentes de tránsito y garantizar la seguridad vial

Esto podría lograrse con la propuesta de reforma y la sugerencia de ideas a las autoridades para proteger el bienestar social y al mismo tiempo el bien social, y reducir la carga procesal de los jueces de tránsito, evitando se generen un crecimiento exagerado de expedientes pendientes en esta contravención, además el tema de interés y enfoque principal es precautelar la seguridad humana, mediante la orientación, educación y sanción al contraventor para que disminuya. esta conducta de falta de deber objetivo de cuidado peligrosa en las vías.

6.3.2 Caso Nro. 2

1. Datos Referenciales

Nro. De proceso: 11282202400030

Tipo de acción: CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

Sala: Unidad Judicial Penal Con Sede En El Cantón Loja Provincia De Loja

Actor/ofendido: A.C.F.D, E-M.J.E.

Fecha: 10 de enero del 2024

2. Antecedentes

El día 04 de enero de 2024 el Agente civil de tránsito F.D.A.C se encontraba en servicio en el control en la vía Loja-Zamora dando cumplimiento a orden de operación Nro. 001.1-UCOT-20234, siendo las 15H20 detuvo la marcha del vehículo conducido por el ciudadano J.S.E.M quién conducía un vehículo con halitosis alcohólica, vehículo automotor con placas PBQ1204, marca

CHEVROLET, tipo SEDAN, color plateado de servicio particular, que circulaba por la vía Loja-Zamora dirigiéndose hacia Loja, el ACT solicitó los documentos habilitantes y posterior se llevó a cabo una prueba de alcoholtest con dispositivo de serio #15330058 la cual arrojó un resultado positivo de aproximadamente 1.76 g/l de alcohol en la sangre. Esto dio lugar a la entrega de una boleta de citación Nro. 0194692 por parte del agente civil de tránsito, al presunto infractor ya que, adecuaba la conducta de conducción de vehículo en estado de embriaguez, tipificada y sancionada en el artículo 385 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal, se dio a conocer sus derechos constitucionales y posterior se traslada el hospital Isidro Ayora para la respectiva valoración médica y llevarlo al centro de detención provisional quedando en calidad de detenido y puesto a órdenes de la autoridad competente. La suscrita jueza N.L.C.A llega a tener conocimiento del parte informativo Nro. 015 UCOT-L-24 el viernes 5 de enero de 2024, con la petición de Audiencia de Formulación de Cargos por el delito Flagrante de tipo de acción contravención de tránsito, se lleva a cabo la audiencia donde se califica la legalidad de la detención, y se concentra la audiencia por los hechos suscitados que originaron la aprehensión, se da lugar a la prueba de cargo por parte del agente civil de tránsito F.D.A.C quién relata los hechos de los sucedido y justifica porque el infractor se encuentra detenido. Luego la prueba de descargo se presentan pruebas documentales como 1. Planilla de agua potable de la casa de la tía donde vive, 2. Cédula de la hija del contraventor, 3. Certificado del sistema SATJE y de antecedentes penales que no posee; 4. Certificado de honorabilidad. Además, como prueba testimonial se presenta el procesado con las respectivas disculpas públicas con la garantía de no volver a cometer la misma infracción, finalmente la defensa solicita una pena mixta, y justifica el arraigo social, familiar y laboral resaltando la prevalencia del interés superior del niño por la hija menor de 1 año del infractor, quién la tiene a su cargo y necesita de su apoyo en cualquier momento.

3. Resolución

La suscrita jueza de la Unidad Judicial Penal Con Sede En El Cantón Loja Provincia De Loja, declara la revocación de la presunción de inocencia y se lo declara culpable en calidad de autor de la contravención de tránsito del art. 385 inciso 1 numeral 3 y se le impone pena privativa de la libertad de diez días que deberá cumplir en el centro de detención de personas adultas de Loja, veinte días de servicio comunitario que deberá realizarlo en el GAD Municipal de Loja, el cual no superará de las tres horas diarias; multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en

general, y, suspensión de la licencia de conducir por sesenta días. El vehículo se devolverá al propietario una vez cancelada la multa respectiva.

4. Criterio de la autora

Acorde a la sentencia condenatoria de la Unidad Judicial Penal con sede en el Cantón Loja Provincia de Loja, en la audiencia de formulación de cargos se aseguró el cumplimiento del debido proceso y el derecho a recibir un juicio justo. Al respecto las partes procesales comparecen y la jueza declara al presunto infractor, como culpable de contravención, adecuándose su conducta conforme al nexo causal, en el artículo 385 inciso 1 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal. Así mismo, se evidencia que el proceso que sigue el Agente Civil de Tránsito fue correcto y sigue los protocolos para citación del infractor J.M quién acepta su responsabilidad voluntariamente y colabora en todo momento con la autoridad. Durante la audiencia se solicita que en la resolución se considere una pena mixta por buena conducta y justificación del arraigo familiar, social, y laboral. En relación con esto, en la sentencia hacen mención a la Corte Nacional de Justicia, donde refiere taxativamente que: “puede imponer la obligación de prestar servicios comunitarios por un tiempo de hasta 120 horas, sin que esta última condena, sustituya a las determinadas en el tipo penal”. Esto significa que en caso de contravenciones los trabajos comunitarios referidos en los artículos 60 y 63 del Código Orgánico Integral Penal son procedentes. En el caso presentado, se evidencia que la pena se impone con apego a la Constitución ya que, prevalece el interés superior del niño, pues el infractor tiene una hija menor de 1 año de edad quién se encuentra bajo su cuidado y necesita de su padre en cualquier circunstancia. Se opta por la imposición de una pena mixta por parte del juez considerando el pedido de la defensa y las disculpas públicas del infractor.

En este prospecto, las penas a aplicarse no son en su totalidad como se tipifican en el Código Orgánico Integral penal por la figura de atenuante que se adecúa el infractor en este caso, sin embargo, debemos tomar en cuenta que casos como el presentado, se ven con frecuencia a diario en las vías públicas, generando mayor inseguridad vial ciudadana, y sin duda alguna poniendo en peligro demás bienes jurídicos propios del conductor como los demás usuarios viales. Desde esta perspectiva, es imperativo sancionar al conductor y a la vez educarlo, pero si este no comprende la gravedad y peligro que se produce con la conducción de vehículo en estado de embriaguez, se estará a las consecuencias por ser habitual en su conducta, con una sanción más severa que de alguna manera cree conciencia en el contraventor y en la ciudadanía en general de esa manera, sembrar un ambiente seguro con un bienestar social, libre de peligros.

7 **Discusión**

En la presente discusión de los resultados obtenidos a lo largo de la investigación y trabajo de campo con aplicación de encuestas y entrevistas se lograron la verificación de los objetivos que a continuación se detalla lo siguiente.

7.1 **Verificación de objetivos**

En el presente apartado correspondiente al trabajo de integración curricular se procede a analizar y sintetizar los objetivos que nos hemos planteado a un inicio, los cuales fueron aprobados legalmente por autoridades competentes; planteándonos un objetivo general y tres objetivos específicos que a continuación serán verificados.

7.1.1 *Verificación de objetivo General*

En el presente objetivo previamente aprobado dentro del Proyecto de Integración Curricular corresponde a: **“Realizar un estudio jurídico, doctrinario y comparativo de las sanciones en la contravención del régimen penal de tránsito en la legislación ecuatoriana para quién conduzca en estado de embriaguez”**.

El presente objetivo general que nos hemos planteado se puede verificar en la producción y elaboración del marco teórico mismo que se establece con una tabla de contenidos debidamente aprobados por el tutor, en el desarrollo del marco se abordan varios criterios doctrinarios en cada tema, permitiendo sustentar y solidificar el presente estudio doctrinario, a más de ello, se analizó y estudio legislaciones ecuatorianas que nos ayudan a solidificar el estudio jurídico ya que se interpreta el sentido y alcance de la norma para comprender su verdadero espíritu normativo, en este sentido en la figura jurídica se analizó la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad vial y su reglamento, además se analizó bienes jurídicos protegidos, políticas públicas, tutela judicial efectiva, estado de embriaguez, tipo penal, sanción en la contravención de conducción de vehículo en estado de embriaguez en el régimen penal ecuatoriano y derecho comparado, con el objetivo de dar cumplimiento a los objetivos generales, dentro del marco jurídico analizamos en la norma suprema lo que concierne al artículo 393 seguridad humana, Artículo 66 numeral 1 Derecho a la vida, Art. 32 derecho a la salud, Art. 66 numeral 1 y 3 literal a) derecho a la integridad personal, Art. 75 de la tutela judicial efectiva, Art. 385 Conducción de vehículo en estado de embriaguez, este estudio para conocer los derechos garantizados y tutelados que es obligación del Estado y como se están vulnerando al no prevenir siniestralidades viales, se puede colegir como en la

actualidad la conducta se quiere corregir sancionando la conducta negligente, sin embargo no se ha logrado establecer un límite, de esta manera poder tener una hipótesis asertiva de que las sanciones no son suficientes o al menos no deberían recaer con tanto peso en penas pecuniarias o privativas de libertad. Referente a la figura comparada, se analizó el derecho comparado tomando como base legislaciones que buscan precautelar la seguridad vial, evitar la dependencia, expedición de bebidas alcohólicas para los ciudadanos de sus estados, implementaron medidas prohibitivas para evitar la conducción de vehículo en estado de embriaguez y disminuir las tasas de mortalidad, este contenido es de suma importancia para adoptar medidas tendientes a mitigar los accidentes de tránsito.

7.1.2 Verificación de objetivos Específicos

En la presente investigación curricular se plantearon tres objetivos específicos que a continuación se proceden a verificar.

1. “Determinar que las sanciones en la contravención de tránsito en estado de embriaguez tipificada en el Código Orgánico Integral Penal, son leves, lo que conlleva a repercusiones adversas para la seguridad vial ciudadana”.

El presente objetivo fue alcanzado mediante la aplicación de técnicas de encuesta y entrevistas. Se diseñó un cuestionario con un número específico de preguntas dirigidas a diferentes profesionales del derecho especializados en materia de tránsito, específicamente en el tema de la contravención de conducción de vehículo en estado de embriaguez. Entre los encuestados incluyeron jueces de tránsito, fiscales de tránsito y abogados de tránsito, cuyas opiniones y criterios enriquecieron el desarrollo del proyecto de integración curricular. En colaboración con el docente tutor, se determinó el contenido del cuestionario, el cual constaba de tres preguntas para los entrevistados y cinco para los encuestados.

En este contexto, los encuestados expresan diversas opiniones sobre la eficacia de las sanciones vigentes. Algunos consideran que las sanciones actuales son adecuadas, mientras que otros las perciben como insuficientes para corregir la conducta imprudente. Sugieren la implementación de medidas socioeducativas para los infractores, así como la aplicación de nuevas sanciones más severas para disuadir futuras conductas negligentes. En las encuestas, la mayoría de los participantes, equivalentes al 74,2%, coinciden en que las sanciones deberían ser más contundentes para impedir que los infractores reincidan en comportamientos irresponsables. Argumentan que la legislación actual es demasiado permisiva y que los infractores no se sienten

realmente afectados por las penas impuestas. Algunos comparan la conducta imprudente al volante con la de un homicida armado, señalando el peligro que representa para los usuarios viales y abogando por un régimen sancionador más severo. La opinión pública respalda en gran medida este punto de vista, ya que son los ciudadanos los más afectados por la problemática. Además, se destaca que estos incidentes no solo impactan en la seguridad vial, sino también en la economía del país, al generar costos adicionales al Producto Interno Bruto (PIB).

En la actualidad, la inseguridad vial se ha convertido en un tema de gran relevancia en las carreteras ecuatorianas, generando un impacto negativo significativo en la sociedad. Este problema refleja una decadencia en los valores, la educación y la falta de efectividad en las medidas punitivas o insuficiencia sancionatoria, y trasciende las fronteras nacionales para convertirse en una preocupación a nivel internacional. Los datos estadísticos presentados en los medios de comunicación confirman esta realidad, evidenciando una brecha entre la responsabilidad del estado y la conciencia de los conductores que optan por comportamientos irresponsables. Por lo tanto, es crucial que aquellos que tenemos conocimientos en el ámbito jurídico propongan soluciones o ideas para abordar esta problemática. Contribuir con perspectivas desde este campo puede ser fundamental para mejorar la seguridad vial, promover el orden público y garantizar la protección social de los ciudadanos.

El segundo objetivo específico es el siguiente:

2. “Demostrar mediante el estudio de legislaciones comparadas la necesidad de modificar el régimen sancionador en contravenciones que permitan frenar los accidentes de tránsito y a la vez corregir la conducta negligente del conductor en estado de embriaguez”.

Este objetivo se encuentra desarrollado en el derecho comparado, se analizaron tres legislaciones que nos dan a conocer el alcance y sentido de la normativas de cada estados, así también es claro el objetivo al que quieren llegar y en este caso es prevenir accidentes de tránsito por un conductor en estado de embriaguez, en este sentido se delimita que estas tres legislaciones como son Bolivia, Honduras y Chile aplican una figura sancionatoria centrada en inhabilitar al conductor por infringir la ley, en este caso por poner en peligro y riesgo bienes jurídicos protegidos se pone todo el peso de la ley en la licencia de conducir que habilita la libre circulación por las vías públicas, más no en imponer medidas pecuniarias, privativas de la libertad o mixtas como se da en el Ecuador, que muchas de las veces con el pago de la multa es suficiente por favoritismos, prevaleciendo el cohecho entre los conductores y Agentes Civiles de Tránsito. Estas legislaciones

a más de tratar de la misma figura de contravención como en nuestro estado ecuatoriano, castigan la reincidencia de una manera mucho más drástica como es la cancelación o inhabilitación definitiva de la licencia de conducir, figura que se pretende adoptar con el estudio de estas legislaciones en nuestro régimen sancionador ecuatoriano pero de manera temporal y a la primera vez, sin dejar opción a una reincidencia con la finalidad de brindar seguridad vial ciudadana y mitigar los porcentajes de siniestralidad vial. Ante lo referido, el estudio de estas normativas nos permite plasmar una propuesta jurídica de reforma que creemos importante, y pertinente para evitar más accidentes de tránsito, concientizar al conductor y brindar seguridad a todos los usuarios viales. Estas tres legislaciones consideré idóneas y aptas para estudiar el derecho comparado y como no adoptar dichas medidas correctivas en nuestra legislación penal ecuatoriana.

A más de ello, se verifica el siguiente objetivo en la aplicación de encuesta, en la cual la pregunta 4 en donde un 80,6% equivalente a 25 encuestados consideran idóneo implementar la inhabilitación temporal de la licencia de conducir para que los conductores sean más precavidos y eviten incidir en la contravención de tránsito de conducción de vehículo en estado de embriaguez, además refieren es importante para sensibilizar al infractor y minimizar los accidentes de tránsito a la vez evitar la habitualidad de la conducta imprudente, figura que no se encuentra tipificada en la legislación para contravenciones, a más refieren que sería apto inhabilitar al conductor definitivamente con su licencia para generar conciencia de sus actos al momento de conducir, y no solo se busca sancionar sino también persuadir u orientar al infractor para que tenga más cautela.

El tercer objetivo específico es el siguiente:

3. “Proponer una reforma al Art. 385 del Código Orgánico Integral Penal, respecto de la implementación de la inhabilitación temporal de la licencia de conducir proporcional al grado de alcohol en la sangre del conductor, siendo el caso de reincidencia se someta a seguir un taller de educación vial”.

Este objetivo con el fin de garantizar la seguridad vial ciudadana, y prevenir la vulneración de derechos humanos por la conducta negligente se pretende implementar la propuesta jurídica conforme a Derecho, esta se va a llevar a cabo bajo considerando normativos y análisis de los mismo que fundamenten la ejecución de la reforma para alcanzar la finalidad que se persigue con la presente investigación. Además, esta propuesta se ve reflejada y verificada en la aplicación de las técnicas de encuestas, en este sentido se corrobora la necesidad de la reforma considerando mecanismos educativos, o talleres de educación vial para direccionar la conducta negligente, ya

que se considera que con la educación fortalece el conocimiento y promueve una cultura de paz y tranquilidad.

En relación con lo mencionado, se respalda adicionalmente con evidencia de campo. Durante las entrevistas, todos los participantes indicaron que sería adecuado implementar una reforma orientada a sancionar a los conductores con mayor severidad, con el objetivo de fomentar comportamientos más ejemplares y prudentes al manejar vehículos automotores. Esto se busca con el fin de preservar el bien público y garantizar la seguridad jurídica. Asimismo, se propone la introducción de una reforma que haga obligatoria la participación en talleres de educación vial, con el fin de rectificar conductas. Es decir, se aborda tanto la prevención mediante educación como la imposición de sanciones como castigo. Además, se sugiere proporcionar medidas adicionales a los Agentes Civiles de Tránsito para que puedan realizar un control más riguroso y constante en las vías públicas. En este contexto, es imperativo considerar una reforma tanto al Código Orgánico Integral Penal como a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El propósito de estas reformas sería promover la cohesión social y garantizar la seguridad vial para todos los usuarios de las vías, quienes desempeñan diversos roles y requieren desplazarse de manera segura de un lugar a otro en su vida diaria.

7.2 Fundamentación jurídica para la propuesta de reforma legal

Para fundamentar el presente trabajo de Integración Curricular es importante mencionar que la conducción en estado de embriaguez y sus consecuencias negativas ha trascendido en la sociedad, día a día se informa de accidentes de tránsito en los cuales indudablemente se ocasionaron por conducir bajo estado etílico. Decimos que el problema asociado a beber alcohol etílico y conducir repercute negativamente porque puede llegar a comprometer la vida e integridad física de una persona generando lesiones, y en el peor de los casos se puede generar producto de ese daño físico una incapacidad ya no solo temporal sino definitiva afectando de manera directa el proyecto de vida de ese usuario vial. Es importante destacar que en el año 2023 fueron 1,3 millones de personas víctimas de siniestralidad vial. Siendo en este caso evidente que la responsabilidad del Estado como su deber primordial brindar un ambiente de paz, es quebrantable, ya que los accidentes de tránsito siguen en aumento, no tienden a disminuir y generan mayor inseguridad social para cualquier persona que haga uso de las vías públicas.

Los ecuatorianos tienen conocimiento del peligro que ocasiona un conductor bajo efectos del alcohol, este experimenta alteraciones a sus capacidades de maniobrar un vehículo y por tanto

queda incapacitado de ejecutar la circulación de cualquier vehículo ya sea público o privado. Es evidente que a las autoridades se les fue de las manos este problema, es decir sus intentos fallidos por preservar la tranquilidad y armonía en la sociedad es un tema que quedó la letra muerta, ya no tiene tanta importancia orientar a estos infractores, el problema simplemente dejó de tener relevancia en sus deberes fundamentales lo que genera gran inseguridad tanto en el sistema como en las calles públicas, dando como resultado a vulneración de derechos consagrado en nuestra carta magna y faltando a sus deberes.

El deber primordial de nuestro estado ecuatoriano es brindar un ambiente en óptimas condiciones de vida donde se resguarde la seguridad es por ello que la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 3 numeral 1 expresa “Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución, y en instrumentos internacionales, en particular la educación, salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes” en este mismo sentido el numeral 8 ibidem refiere “Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción”.

El objetivo principal del Estado ecuatoriano es garantizar y mantener la seguridad de las personas que habitamos en el territorio nacional es por ello que la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 393 expresa que “El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.”

En este sentido radica la importancia de incorporar nuevas medidas sancionatorias para el conductor negligente en aras de mitigar la inseguridad y a nuestra consideración resulta de suma importancia que estos accidentes de tránsito se tiendan a tomar en cuenta por las autoridades competentes para reducir los índices de siniestralidad en las vías, evitar la puesta en peligro los bienes jurídicos protegidos por el Derecho Penal.

Este trabajo investigativo se enmarca en la Norma Suprema, en organismos internacionales que buscar brindar seguridad y culturizar al conductor en estado de embriaguez que circula en las vías públicas, además es importante regirnos a la norma que sanciona a quienes adecuan su conducta negligente e incumplen con las disposiciones y reglamentos que pretenden hacer un uso correctos de las vías públicas, a la normativa sancionadora de estas contravenciones es el Código

Orgánico integral Penal donde el tipo penal detalla la conducta punible de conducir un vehículo en estado de embriaguez, de manera específica se describe la escala de alcohol en la sangre y las respectivas penas a imponerse por esta conducción irresponsable. Sin embargo, en la actualidad las sanciones tipificadas no han sido lo suficientemente severas como para mitigar el problema investigado.

Finalmente debemos destacar la relevancia del derecho comparado, el cual ha sido de vital importancia y necesario para estudiar esta conducta negligente en otros estados y adoptar normativas tendientes a persuadir al conductor, educarlo y sancionarlo con mayor rigidez en la licencia de conducir que indudablemente inhabilita al conductor a ejercitar su derecho a conducir un vehículo automotor, en otras palabras el infractor pierde ese derecho de circular libremente por las vías ecuatorianas por las malas decisiones que ha tomado, en este caso haber adoptado la acción de circular en estado de embriaguez. Las legislaciones comparadas permiten destacar puntos positivos para la problemática planteada y las políticas, sanciones que han implementado para llevar a cabo este problema. Para lo cual el ejemplo más claro e importante es el caso de Bolivia donde la sanción va desde una inhabilitación temporal hasta una definitiva específicamente en la Ley de Control al Expendio y Consumo de bebidas alcohólicas sanciona en su artículo 34 numeral 1 y 2 taxativamente de la siguiente manera: “La primera vez, con la inhabilitación temporal de un (1) año de su licencia de conducir y la aplicación de medidas correctivas y socioeducativas. 2. En caso de reincidencia, con la suspensión definitiva de su licencia de conducir”.

Así mismo, en otras legislaciones como Honduras y Chile existe la imposición de medidas sancionatorias más drásticas y que recae mayormente en la licencia de conducir, y no en penas pecuniarias, educativas o privativas de la libertad, pues la afectación es en el permiso que habilita la conducción de vehículo, situación que en Ecuador no se refleja el peso de la ley en la licencia, sino en otras sanciones mixtas.

De esta manera queda justificada la presente investigación, ya que la aplicación de técnicas como encuestas a 31 personas pertenecientes a la comunidad legal especializados en la materia de tránsito como abogados, doctores, jueces y ficales de tránsito y respecto a las entrevistas se aplicó a 5 conocedores de la temática en pie, dicha información fue fundamental e importante para la corroboración de la problemática actual de conducción en estado de embriaguez. también, se aplicaron métodos, y materiales dentro del marco jurídico y teórico que sustentan el problema estatal y social. Por su parte, el análisis, interpretación del estudio estadístico indican que los

accidentes de tránsito cada ejercicio fiscal aumentan significativamente y sugieren la implementación de sanciones que corrijan dicha conducta imprudente, y en el derecho comparado es evidente que las medidas tomadas en países como Bolivia, Chile y Honduras son para evitar la inseguridad que viven estos países, precautelar la seguridad, evitar la expedición y comercialización de bebidas a civiles y conductores y frenar los siniestros viales.

En definitiva, la propuesta que se plantea busca frenar la comisión de contravenciones de tránsito de conducción de un vehículo en estado de embriaguez a través de medidas correctivas como es la inhabilitación temporal de la licencia de conducir proporcional a la escala de alcohol en la sangre y a través de políticas educativas poder corregir dicha conducta, evitar que personas irresponsables que disminuyen sus capacidades de manejar un vehículo automotor con bebidas alcohólicas se abstengan de hacerlo por temor a las sanciones.

8 Conclusiones

Una vez producido y desarrollado el marco teórico, se ha discutido y analizado los resultados obtenidos en las técnicas de campo juntos con la verificación de los objetivos producto de los resultados obtenido, se formulan las siguientes conclusiones:

1. A través del estudio y análisis de campo, se deduce que las sanciones penales establecidas en el artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano para la contravención de tránsito, son leves, evidenciándose en la frecuencia con la que los conductores cometen estas infracciones. Esta situación sugiere que las sanciones no son lo suficientemente severas como para disuadir este comportamiento. Los infractores no muestran temor a ser sancionados debido a la laxitud de la ley. Por consiguiente, se observan altos índices de accidentes de tránsito causados por la conducción bajo los efectos del alcohol, representando un porcentaje significativamente mayor en comparación con otros factores que contribuyen a la siniestralidad vial. Por ello es viable una incorporación sancionatoria más rígida con el fin de frenar el índice de siniestralidad vial relacionada con conductores en estado de embriaguez.
2. A partir de la aplicación de encuestas, se llega a la conclusión de que la inseguridad vial en el estado ecuatoriano es un problema preocupante y perjudicial que requiere la atención de las autoridades. Es imperativo abordar el crecimiento alarmante de los accidentes causados por la conducción bajo los efectos del alcohol. La seguridad vial de todos los usuarios

viales es crucial e importante y debe ser garantizada por el Estado, en cumplimiento de su obligación principal de proteger y hacer valer los derechos y garantías establecidos en la ley fundamental. Sin embargo, en la actualidad, los accidentes de tránsito están adquiriendo una gran relevancia social y jurídica, lo que evidencia la inseguridad vial en nuestro Estado. Esta situación vulnera los derechos consagrados en la Constitución de la República del Ecuador.

3. Con el estudio de datos estadísticos de noticias, estudio de campo, y de casos se infiere que un porcentaje significativo de los accidentes de tránsito están relacionados con el estado de embriaguez, lo que representa un grave riesgo para la vida, la seguridad, la integridad personal y la propiedad privada. Esta conducta también se considera un problema de salud pública debido a su frecuente reincidencia en la bebida alcohólica. Es importante destacar el nivel de inseguridad que esto genera para la ciudadanía y el impacto económico que tiene en el Producto Interno Bruto (PIB) del país, pues se generan grandes gastos. Por tanto, es crucial abordar esta problemática desde una perspectiva social, dado que los ciudadanos en su mayoría son los que experimentan directamente esta situación crítica y de alto riesgo, por ende, es imperativo tomar medidas adecuadas para mitigar el problema.
4. Mediante el estudio jurídico de legislaciones comparadas, se examina que, para estos estados, se exige mayor rigor en la licencia de conducir que habilita o no la conducción, y no precisamente en la sanción privativa de libertad o multa como sucede en Ecuador. Es así que, en la legislación boliviana la conducta punible de conducción en estado de embriaguez se sanciona con multa, inhabilitación por un año, en caso de reincidencia, es definitiva; Por otro lado en la hondureña se impone multa, inhabilitación por seis meses la primera ocasión y en reincidencia se cancela la licencia por un año o una reiteración de tercera reincidencia será definitivamente, esta acción se considera una contravención, mientras que en Chile se tipifica como un delito simple, lo que conlleva a sanciones más severas con suspensión de la licencia de conducir por dos años la primera ocasión, en una segunda ocasión por cinco años, y una tercera ocasión se cancela definitivamente, a pesar de que se encuentre en el mismo nivel de gravedad que una contravención. Sin embargo, es notable la reincidencia en esta conducta en los estados mencionados, situación que no está contemplada en la aplicabilidad en Ecuador para las contravenciones. Esta falta de aplicación para reincidencia fue identificada por la mayoría de los encuestados, quienes

sugirieron que la ausencia de esta figura contribuye a los altos índices de accidentes de tránsito. Por lo tanto, según la opinión de los encuestados, se considera de suma importancia adoptar esta figura, acompañada de medidas que inhabiliten definitivamente al conductor por su negligencia al conducir disminuidas sus capacidades psicomotoras.

5. El estudio Jurídico, doctrinario, y comparativo denota que los derechos fundamentales (seguridad, integridad física, vida, propiedad privada) reconocidos por la norma constitucional son meramente importantes y actualmente se encuentran desamparados, revelando la complejidad de su protección por parte del Estado. En este contexto, para influir y educar a los conductores, es esencial implementar talleres obligatorios de educación vial dirigidos a aquellos que frecuentan en conductas irresponsables al ejecutar la conducción, para que ayuden a salvaguardar el interés general de la sociedad. La relevancia de estos talleres se confirma a través de las opiniones recopiladas en los encuestados, sugiriendo que la educación influye en la mentalidad del conductor, fomentando una conducta ética que respete bienes jurídicos protegidos y los posibles riesgos asociados con su comportamiento imprudente. En este sentido, se busca concienciar al conductor a través de la enseñanza, para que sea sensato de su responsabilidad al volante y contribuya al bienestar colectivo al prevenir accidentes de tránsito.
6. En base a las investigaciones y recolección de información necesaria e importante, denotó la falta de Educación vial y severidad en la aplicación de sanciones para la contravención de tránsito en la conducción de vehículo en estado de embriaguez, por ello se planteó una reforma que tiene como finalidad frenar estas conductas prohibidas, empleada dentro del artículo 385 del Código Orgánico integral Penal tomando como referencia las sanciones de legislaciones comparadas, donde se evidencia que en estos estados las penas son mucho más drásticas que en nuestra legislación, es decir que no dan tanta permisividad al conductor de ser frecuente en la contravención de tránsito de conducción de vehículo en estado de embriaguez. Es así que en el artículo 385 del COIP se reformó, para la imposición de penas privativas de libertad, penas pecuniarias, reducción de puntos a la licencia de conducir e incluiría la Inhabilitación de la licencia de conducir cuando el nivel de alcohol en el cuerpo es el mínimo en este caso 0,3 g/l; si se trata de escala mayor a 0,8 g/l de alcohol hasta 1,2 se impondrán las mismas sanciones, sin embargo en la inhabilitación de la licencia se impondría por dos años, en el tercer nivel que supera el 1,2 g/l de alcohol se imputarán

las mismas sanciones correspondientes y la inhabilitación de la licencia por tres años, y en el supuesto del inciso penúltimo del referido artículo respecto a los conductores de transporte público como se reduce los puntos totalmente de la licencia de conducir, se impondrá la inhabilitación al conductor por cuatro años debido a la gran responsabilidad que acarrea este medio de circulación diaria, entiéndase que en este caso a pesar de obtener una nueva licencia de conducir o recuperar los puntos, el conductor queda inhabilitado por dicho tiempo para conducir. De este modo, se instauran medidas sancionatorias más rigurosas con el propósito de inducir una sensación de temor en el conductor respecto a la comisión de la mencionada infracción, debido a las consecuencias más severas que conlleva la conducción de un vehículo bajo los efectos del alcohol. Se hace hincapié en la oportunidad brindada al individuo para recibir formación y educación al respecto; no obstante, en caso de no comprender dicha responsabilidad, la aplicación de estas medidas contribuiría a reducir los accidentes de tránsito.

9 Recomendaciones

1. Se sugiere que el Estado y sus funcionarios, encargados de proteger la integridad personal y la seguridad vial de los ciudadanos ecuatorianos, presten una mayor atención al problema de la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol, con el objetivo de reducir la incidencia de accidentes de tránsito en la medida de lo posible. Además, se recomienda proporcionar los mecanismos necesarios a los Agentes Civiles de Tránsito o Policía Nacional para que realicen controles constantes en las vías públicas. Esto garantizaría que aquellos conductores que hayan sido inhabilitados para manejar vehículos, ya sea públicos o privados, no lo hagan simplemente porque han sido sancionados.
2. Se recomienda a las Escuelas de Conducción y Sindicatos de choferes implementar e impartir los talleres de educación vial de carácter obligatorios con duración de 240 horas como medida socioeducativa al conductor que reincida en la contravención de tránsito de conducir un vehículo en estado de embriaguez. Estas instituciones, responsables de la formación de conductores, no asumirán los costos del taller educativo. En cambio, el curso será financiado por el propio infractor, quien deberá completar el taller durante el período en que su licencia de conducir esté suspendida.

3. Se recomienda a la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) llevar a cabo un registro y evaluación de los talleres educativos brindados por los Sindicatos o Escuelas de Conducción. Esta evaluación incluirá el análisis de la conducta negligente del conductor, así como la realización de un examen psicológico, teórico y práctico con el objetivo de influir en su comportamiento. La Agencia Nacional de Tránsito será responsable de administrar este examen o evaluación, y verificará el cumplimiento del taller de educación vial junto con la aprobación del respectivo examen. Una vez completados estos requisitos, la ANT procederá a habilitar la licencia de conducir del individuo, promoviendo así una conducta responsable en las vías públicas.
4. Se recomienda a la Agencia Nacional de Tránsito lleve un control actualizado de las sanciones registradas en las licencias de conducir. Esto implica que al inhabilitar una licencia, se notifique inmediatamente los datos del infractor, y se actualice esta información en el sistema de la ANT. De esta manera, cuando los Agentes Civiles de Tránsito o la Policía Nacional realicen controles, podrán verificar si las licencias están o no inhabilitadas y así evitar que estos conductores que han infringido el deber objetivo de cuidado sigan circulando por las vías ecuatorianas.
5. A los administradores de justicia en materia de tránsito se les recomienda acatar la total imposición de las sanciones correspondientes y contribuyan a garantizar la ejecución efectiva de las penas impuestas, sin mostrar favoritismos. Es fundamental que la imposición de medidas correctivas y educativas sea imparcial. Esto implica evitar la aplicación de penas accesorias que beneficien al infractor, como la simple asignación de trabajos comunitarios por unas horas, sin tener en cuenta el resto del régimen sancionador en función del nivel de alcohol en la sangre y las sanciones correspondientes que le sean aplicables.
6. Al Ministerio de Educación e instituciones educativas se les recomienda incluir en la malla curricular una asignatura en materia cívica, con un enfoque en Educación vial y abordamiento de los peligros que acarrea la conducción en estado de embriaguez. Esto implica modificar el régimen académico con el objetivo de educar a todos los estudiantes desde una edad temprana para prevenir accidentes de tránsito y erradicar el consumo de bebidas alcohólicas a la temprana edad y evitar la comisión de estas conductas negligentes. La idea subyacente es que, al sembrar semillas educativas desde la infancia, se cultivará

una generación de conductores responsables en el futuro. Este enfoque se considera por los informes estadísticos que muestran los altos índices de siniestralidad vial en jóvenes de entre 20 a 29 años.

7. Se recomienda a los miembros de la Asamblea Nacional, tomar en consideración la presente propuesta de reforma al artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal con el objetivo que se promulguen nuevas sanciones y medidas claras, concisas, lacónicas y fortalecer la seguridad vial en nuestro país, buscando que la reforma tenga el objetivo de minimizar o erradicar el alto índice de conductores bajo efectos del alcohol, existente en nuestro estado ecuatoriano, garantizando la seguridad mediante la educación y proteger derechos conexos en todas sus formas.

9.1 Propuesta de reforma legal

9.1.1 Proyecto de Reforma al Código Orgánico Integral Penal

REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDOS

Que: El numeral 1 y 8 del artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador. - son deberes primordiales del Estado:

1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes.
8. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción.

Que: El numeral 2 y 3 del artículo 66.- se reconoce y garantiza a las personas:

2. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.

3. El derecho a la integridad personal, que incluye:

- a) La integridad física, psíquica, moral y sexual.

Que: El artículo 393 de la Constitución de la República del Ecuador señala que: El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para

asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.

Que: El artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador. – Transporte: El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

Que: El Art. 385 del Código Orgánico Integral Penal manifiesta taxativamente la persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala: 1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad. 2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad. 3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad. Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días. Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.”

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

LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL

En el artículo 385 sustitúyase al final de cada uno de los numerales 1, 2, 3 e inciso penúltimo del COIP, por lo siguiente:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir, cinco días de privación de libertad e inhabilitación de la licencia de conducir por un año y capacitación en educación vial obligatorio por veinte horas.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir, quince días de privación de libertad e inhabilitación de la licencia de conducir por dos años y capacitación en educación vial obligatorio por cuarenta horas.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, treinta días de privación de libertad, e inhabilitación de la licencia de conducir tres años y capacitación en educación vial obligatorio por sesenta horas.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir, pena privativa de libertad de noventa días e inhabilitación del conductor por cuatro años y capacitación en educación vial obligatorio por ciento veinte días.

Disposición Final: La presente ley reformativa al Código Orgánico Integral Penal entrará en vigor una vez publicado en el Registro Oficial.

REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDOS

Que: El numeral 1 y 8 del artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador. - son deberes primordiales del Estado:

1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes.

8. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción.

Que: El numeral 2 y 3 del artículo 66.- se reconoce y garantiza a las personas:

2. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.

3. El derecho a la integridad personal, que incluye:

a) La integridad física, psíquica, moral y sexual.

Que: El Art. 385 del Código Orgánico Integral Penal manifiesta taxativamente la persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala: 1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad. 2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad. 3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad. Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días. Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.”

Que: El artículo 393 de la Constitución de la República del Ecuador señala que: El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para

asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.

Que: El artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador. – Transporte: El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

Que: El Art. 385 del Código Orgánico Integral Penal manifiesta taxativamente la persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala: 1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad. 2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad. 3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad. Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días. Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.”

Que: El Artículo 57 del Código Orgánico Integral Penal refiere sobre la reincidencia taxativamente lo siguiente: “Se entiende por reincidencia la comisión de un nuevo

delito por parte de la persona que fue declarada culpable mediante sentencia ejecutoriada.

La reincidencia solo procederá cuando se trate de la misma infracción penal o se haya atentado contra el mismo bien jurídico protegido en cuyo caso deberán coincidir los mismos elementos de dolo o culpa. Si la persona reincide se le impondrá la pena máxima prevista en el tipo penal incrementada en un tercio”.

Que es necesario instaurar la reincidencia en el caso de infracciones de conducción en estado de embriaguez, dado el riesgo que entraña este tipo de infracciones para la seguridad vial ciudadana y poniendo el peligro el bien jurídico a la seguridad humana. Además, instaurar la correcta aplicación de talleres de educación vial obligatorias para las sanciones reformadas en el art. 385 del COIP.

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

LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL

Al artículo 57 del Código Orgánico Integral Penal agréguese el siguiente inciso penúltimo:

La reincidencia en la contravención de tránsito de conducción de vehículo en estado de embriaguez vigente en el art. 385, en todos los casos de transporte público y privado, se deberá seguir un taller de educación vial por un lapso de 240 horas, el cual deberá cumplirse en el tiempo que se encuentre inhabilitado para conducir. Este taller se podrá llevar a cabo en cualquier Escuela de Conducción o Sindicato de Choferes debidamente acreditados, además el curso será financiado por el conductor, y se aprobará con un examen que requerirá la aprobación de un puntaje de 7/10 calificado por la ANT, dicho examen se rendirá en la Agencia Nacional de Tránsito, y consistirá en una prueba psicológica, teórica y práctica tendiente a habilitar la licencia de conducir.

Disposición Final: La presente ley reformativa al Código Orgánico Integral Penal entrará en vigencia una vez publicado en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de la Ciudad de Quito, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador a los días del mes de septiembre del 2024.

10 Bibliografía

- Acosta, M. (2015). Los peatones y los accidentes de tránsito, en el cantón Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec/>. Universidad Técnica de Ambato, Ambato, Ecuador .
Obtenido de <http://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/13694>
- Alarcón, A., Bejarano, V., Valladares , Y., Paz, M., Castilla, J., & Lujan, Á. (2022). Conducción en estado de ebriedad. Factores que influyen en su realización y la inercia disuasoria del tipo penal en Lima norte entre el 2015 y 2020. En <https://sapientia.ucss.edu.pe/> (Vol. 4). Lima, Perú: Sapientia & Iustitia.
- Albán Gómez, E. (2016). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano, Parte Especial*. Ediciones Legales.
- Amancha, J. C. (2015). El consumo de alcohol en los conductores en la ciudad de Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec/>. Universidad Técnica de Ambato, Ambato-Ecuador.
Obtenido de <http://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/9919>
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1948, 10 de diciembre). *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Gaceta Oficial. Obtenido de <https://www.registrocivil.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/DECLARACION%20DE%20LOS%20DERECHOS%20HUMANOS.pdf>
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1969). *Convención Americana sobre Derechos Humanos*. San José de Costa Rica: Gaceta Oficial No. 9460.
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (2007). *Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea* . Diario oficial N°. C. 303, de 14 de diciembre de 2007.
- Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia. (2012). *Ley de Control al Expendio y Consumo de Bebidas Alcohólicas, Ley N° 1357*. Bolivia: Ministerio de Gobierno.
- Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia. (2012). *Ley No. 259*. Bolivia: Ministerio de Gobierno.
- Asamblea Nacional del Ecuador . (2005). *Código Civil*. Quito: Registro Oficial .
- Asamblea Nacional del Ecuador . (2008). *Constitución de la República del Ecuador* . Quito: Registro Oficial.

- Asamblea Nacional del Ecuador . (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestres Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Resgistro Oficial Suplemento .
- Asamblea Nacional del Ecuador . (2009). *Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional*. Quito: Registro Oficial Suplemento.
- Asamblea Nacional del Ecuador . (2012). *Reglamento a la ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito-Ecuador: Registro Oficial.
- Asamblea Nacional del Ecuador . (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Registro Oficial.
- Asamblea Nacional del Ecuador . (2014). *Código Orgánico Integral Penal* . Quito-Ecuador: Registro Oficial.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Registro Oficial del Ecuador .
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestres Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Registro Oficial Suplemento.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2012). *Reglamento a la Ley de Transporte Tránsito Terrestre y Seguridad Vial*. Quito: Registro oficial.
- Aquilla, J. (2011). El debido Proceso en la Constitución del 2008. *dspace.uazuay.edu.ec [Tesis de posgrado]*. Universidad de Azuay, Azuay-Cuenca. Obtenido de <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/5515>
- Bélgica, L. (2021). La tutela judicial efectiva como fundamento para el establecimiento de juzgados especializados en acciones de garantías jurisdiccionales. *uasb.edu.ec*. Universidad Andina Simón Bolívar, sede ecuador , Quito. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/8051>
- Blacio, L. E. (2022). El principio de interpretación conforme en la jurisprudencia de la Corte Constitucional del Ecuador. *Repositorio uasb*. Universidad Andina Simón Bolívar, Quito. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/8689>

- Blacio, L. E. (2022). El principio de interpretación conforme en la jurisprudencia de la Corte Constitucional del Ecuador. *Repositorio uasb*. Universidad Andina Simón Bolívar, Quito. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/8689>
- Cabanellas, G. (1998). *Diccionario Jurídico Elemental* . Buenos Aires Argentina : Editorial Heliasta .
- Cabanellas, G. (2006). *Diccionario Jurídico Elemental* (1979 ed.). Argentina: editorial Heliasta S.R.L.
- Canosa, R., Fix, H., & Corzo , E. (2012). *El Diálogo entre los Sistemas Europeo y Americano de Derechos Hmanos*. Pamplona: CIVITAS.
- Cecilia. (2023). *Concepto de educación vial* . Obtenido de <https://www.studocu.com/https://www.studocu.com/es/document/instituto-de-educacion-secundaria-vicent-castell-i-domenech/educacion-en-valores-civicos-y-eticos/concepto-de-educacion-vial/68700559>
- COGUANOR. (2012). *La seguridad vial (SV). Sistema de gestión. Requisitos de orientación para su uso*. Obtenido de Norma técnica guatemalteca NTG/ISO/IEC 39001: <http://onset.transito.gob.gt/index.php/biblioteca-virtual/Biblioteca/NORMA%20ISO%2039001/04%20NTG-ISO-IEC%2039001-2012%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf/download>
- Congreso Nacional de Honduras. (2004). *Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual Decreto Supremo No. 100-2000*. Honduras: Gaceta Nacional No. 29.307.
- Consejo de Participación Ciudadana y Control Social. (2016). *Proceso de construcción y aprobación de las políticas de participación ciudadana, control social, rendición de cuentas, transparencia y lucha contra la corrupción*. Obtenido de [cpccs.gob.ec/https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2016/02/POLITICAS-PUBLICAS.pdf](https://www.cpccs.gob.ec/https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2016/02/POLITICAS-PUBLICAS.pdf)
- Cruz, I., Pozo, J., & Gómez , V. (2020). El estado de embriaguez en los conductores de vehículos y su incidencia en los accidentes de tránsito en el Ecuador. En *uniandes.edu.ec* (Uniandes Episteme ed., Vol. 7, págs. 633-642). Dirección de Investigación UNIANDES. Obtenido de Revista digital de ciencia tecnología e innovación, Uniandes.

Dávila, C. A. (2017). SANCION PECUNIARIA PARA LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ. *dspace.unl.edu.ec*. Universidad Nacional de Loja, Loja. Obtenido de <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/handle/123456789/18875>

Defensoría del Pueblo. (26 de marzo de 2019). *dpe.gob.ec*. Obtenido de <https://www.dpe.gob.ec/derecho-a-la-vida-e-integridad-personal/>

Diario Correo. (06 de Septiembre de 2019). *Inobservancia a las leyes de tránsito genera que las personas pierdan la vida*. Obtenido de [diariocorreo.com](https://www.diariocorreo.com): <https://www.diariocorreo.com.ec/33076/ciudad/inobservancia-a-las-leyes-de-transito-genera-que-personas-pierdan-la-vida>

Diario Primicias. (Miércoles de noviembre de 2023). *736 personas han fallecido en accidentes de tránsito, en 2023*. Obtenido de [primicias.ec/noticias/sociedad/accidentes-transito-ecuador-guayllabamba-muertos/](https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/accidentes-transito-ecuador-guayllabamba-muertos/)

Diccionario de la Lengua Española. (2023). *Definición de Interpretar*. Obtenido de [rae.es](https://dle.rae.es/interpretar): <https://dle.rae.es/interpretar>

Diccionario de la Real Academia de la Lengua. (s/f). *Definición de impericia*. Obtenido de [rae.es](https://dle.rae.es/impericia?m=form): <https://dle.rae.es/impericia?m=form>

Diccionario de Real Academia de la Lengua. (03 de abril de 2019). *Definición de Imprudencia*. Obtenido de [rae.es](https://dle.rae.es/imprudencia): <https://dle.rae.es/imprudencia>

Diccionario Panhispánico del Español Jurídico. (2023). *Definición de Infracción*. Obtenido de <https://dpej.rae.es/>: <https://dpej.rae.es/lema/infracci%C3%B3n>

Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. (08 de abril de 2020). *Definición de negligencia*. Obtenido de [rae.es](https://dle.rae.es/negligencia): <https://dle.rae.es/negligencia>

El Heraldo. (19 de Septiembre de 2023). *Impartirán Clses de educación vial en Honduras*. Obtenido de <https://www.elheraldo.hn/honduras/impartiran-clases-educacion-vial-accidente-transito-honduras-JD15435941>

- El Heraldo. (19 de Septiembre de 2023). *Impartirán Clses de educación vial en Honduras*. Obtenido de <https://www.elheraldo.hn/>: <https://www.elheraldo.hn/honduras/impartiran-clases-educacion-vial-accidente-transito-honduras-JD15435941>
- El Universo. (6 de junio de 2023). *Quito pretende sumarse a iniciativa ‘visión cero’ como medida para reducir los siniestros de tránsito*. Obtenido de eluniverso: <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/quito-plan-de-movilidad-para-reducir-siniestros-de-transito-con-iniciativa-vision-cero-nota/>
- Empresa Pública de Tránsito, Transporte Terrestres y Seguridad Vial del cantón Esmeraldas. (2021). *Noticias ESVIAL* . Obtenido de <https://esvialep.gob.ec/educacion-vial/>
- Espinosa, I. (2022). Evolución Histórica de la teoría del bien jurídico penal historical. *Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística* , 10, 146. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?info=descripcion&codigo=17952>
- Espinoza, D. (2014). ANÁLISIS Y SOLUCIÓN DE TRES ANTINOMIAS NORMATIVAS CONTENIDAS EN LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR DEL 2008. *Repositorio uce*. Universidad Central del Ecuador, Quito. Obtenido de <https://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3963/1/T-UCE-0013-Ab-132.pdf>
- Espinoza, D. (2014). ANÁLISIS Y SOLUCIÓN DE TRES ANTINOMIAS NORMATIVAS CONTENIDAS EN LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR DEL 2008. *Repositorio uce*. Universidad Central del Ecuador, Quito. Obtenido de <https://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3963/1/T-UCE-0013-Ab-132.pdf>
- Estrella Ruiz, M. (2006). *Manual de Derecho Penal, Parte General*. Cadiz, España: Ediciones San Miguel.
- Fernández, J. P. (2005). Seguridad humana. [posgrado de doctorado en seguridad y prevención]. *corteidh.or.cr*. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona. Obtenido de <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r27406.pdf>
- Fiallos, G. (2017). Conducción en estado de embriaguez y la seguridad humana [Tesis de abogado, UNIANDÉS]. *uniandes.edu.ec*. Universidad Regional Autónoma de los Andes, Ambato, Ecuador. Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/9883>

- Gallardo, A. I. (2015). El alcohol como causa de las infracciones de tránsito [Tesis de licenciatura, Universidad de Cuenca]. *dspace.ucuenca*. Repositorio institucional, Cuenca. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23086>
- Gallardo, A. I. (2015). EL ALCOHOL COMO CAUSA DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO. [Tesis, obtención de título de abogada]. *dspace.ucuenca.edu.ec*. Universidad de Cuenca, Cuenca. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23086>
- Gallardo, D. (2015). EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO EN LOS DELITOS CULPOSOS, EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA. [Tesis, obtención del título de Abogada]. *dspace.ucuenca*. Universidad de Cuenca, Cuenca. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/21981>
- García, J. A. (19 de diciembre de 2020). *Sobre el control de constitucionalidad de la ley*. Obtenido de Sílex, Formación Jurídica: <https://www.si-lex.es/sobre-el-control-de-constitucionalidad-de-la-ley-que-es-y-como-se-argumenta>
- Gobierno, M. d. (15 de septiembre de 2022). *Sistema Nacional de información (SNI)*. Obtenido de Portal de Trámites Ciudadanos: <https://www.sppat.gob.ec/servicios/?p=470>
- Goldstein, M. (2008). Diccionario Jurídico Consulto Magno. En *Circulo Latino Austral S.A* (pág. p. 245). Buenos Aires-Argentina.
- Gómez, E. A. (2015). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General*. Quito: Ediciones Legales EDLE S.A. Obtenido de Manual de Derecho Penal Ecuatoriano, Parte General.
- Gómez, E. A. (2015). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General*. Quito: Ediciones Legales EDLE S.A.
- Gómez, E. A. (2015). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General*. Quito: Ediciones Legales EDLE S.A.
- Gómez, E. A. (2015). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General*. Quito: Ediciones Legales EDLE S.A.
- Gómez, E. A. (2016). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano, Parte Especial*. Quito: Ediciones Legales.

- Gómez, E. A. (2016). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General*. Quito: Ediciones Legales.
- Gordillo, J. Z. (2020). Reforma al Código Orgánico Integral Penal respecto del Régimen sancionador en la contravención por conducir vehículo motorizados en estado de embriaguez para evitar el elevado índice de accidentes de tránsito y lesionar bienes jurídicos protegidos. *dspace.unl.edu.ec*. Universidad Nacional de Loja, Loja. Obtenido de <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/handle/123456789/23564>
- Guastini, R. (1997). *Ensayo sobre Antinomias y Lagunas* (Vol. N° 7). (T. a. Carbonell, Trad.) México: Revista de Teoría y filosofía del Derecho.
- Imbabura en Línea. (24 de septiembre de 2023). *El consumo de alcohol es la principal causa de accidentes de tránsito*. Obtenido de www.imbaburaenlinea.com: <https://www.imbaburaenlinea.com/2023/09/24/el-consumo-de-alcohol-es-la-principal-causa-de-accidentes-de-transito/>
- Izquierdo, A. E. (2015). El alcohol como causa de las infracciones de tránsito. [Tesis previo a obtención del título de abogada, Universidad de Cuenca. *dspace.ucuenca.edu.ec*. Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23086>
- Julca, R. C. (2013). *El Delito de Conducción en Estado de Ebriedad* (Vols. 978-612-4066-99-3). Jurista Editores E.I.R.L.
- López, Á. T. (1974). *El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos*. Santa Cruz, España: Universidad de la Laguna. Obtenido de <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/4944>
- Mendoza, N. (2016). LA TUTELA JUDICIAL EFECTIVA Y EL DEBIDO PROCESO. *uniandes.edu.ec*. UNIVERSIDAD REGIONAL AUTÓNOMA DE LOS ANDES “UNIANDÉS”, Quevedo. Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/4929>
- Ojeda, R. (2011). El principio de proporcionalidad y su aplicación en la modificación de las penas, en los delitos que atentan contra la integridad de las personas. *dspace.unl.edu.ec*.

- Universidad Nacional de Loja, Loja. Obtenido de <http://dspace.unl.edu.ec/jspui/handle/123456789/1275>
- Organización Mundial de la Salud. (9 de mayo de 2022). *Alcohol*. Obtenido de <https://www.who.int/>: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/alcohol>
- Organización Mundial de la Salud. (13 de diciembre de 2023). *Traumatismos causados por el tránsito*. Obtenido de www.who.int/es/news: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries#:~:text=Cada%20a%C3%B1o%2C%20aproximadamente%201%2C19,los%20cuales%20provocar%C3%A1n%20una%20discapacidad.>
- Organización Panamericana de la Salud. (4 de noviembre de 2021). *Alcohol*. Obtenido de <https://www.paho.org/>: <https://www.paho.org/es/temas/alcohol>
- Pardo, N. A. (2017). “El Fotorradar como medida de Seguridad Vial y su impacto en el Tránsito de la Ciudad de Loja Periodo septiembre 2015 – abril 2016”. <https://dspace.unl.edu.ec/>. Universidad Nacional de Loja , Loja, Ecuador . Obtenido de Repositorio unl. edu.ec: <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/handle/123456789/18616>
- Quito informa. (19 de Diciembre de 2023). *Movilidad presentó acciones para reducir siniestros de tránsito*. Obtenido de <https://www.quitoinforma.gob.ec/2023/06/06/movilidad-presento-acciones-para-reducir-siniestros-de-transito/>
- Ramirez, M. A. (2005). El Debido Proceso. *Dialnet-uniriojas, Vol.4(7)*, 89. Obtenido de Dialnet. unirioja: <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/5238000.pdf>
- Reproducciones Jurídicas Feryanú. (2017). *Casuística de las infracciones de Tránsito*. Quito: Reproducciones Jurídicas Feryanú.
- Rodriguez, A. V. (2003). Supuestos y hechos jurídicos. *udem.edu.co*, 2(4), 6. Obtenido de Opinión Jurídica : <https://revistas.udem.edu.co/index.php/opinion/article/view/1342/1364>
- Rodriguez, M. E. (2016). ¿Qué conocemos del derecho a la salud? . (Q. O. Crespo, Ed.) *Propuesta de marco conceptual en perspectiva crítica para Venezuela*, 210. Obtenido de

<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5934/1/SM210-Rodriguez-Que%20conocemos.pdf>

Rodríguez, V. M. (2 de noviembre de 2020). EL DEBIDO PROCESO LEGAL Y LA CONVENCION AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS. *Corte Interamericana de Derechos Humanos*, 2. Obtenido de <https://www.corteidh.or.cr/tablas/a17762.pdf>

Roth, A.-N. (2014). *Políticas Públicas. Formulación, implementación y evaluación* (Vol. 10). Bogotá, Colombia : Ediciones Aurora. Obtenido de <http://dx.doi.org/10.17141/iconos.53.2015.1849>

Roth, A.-N. (19 de enero de 2019). Las políticas públicas y la gestión pública: un análisis desde la teoría y la práctica. [https://revistas.uasb.edu.ec/\(5\)](https://revistas.uasb.edu.ec/(5)). Obtenido de <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/eg/article/download/1207/1125>

Ruiz, M. E. (2006). *Manual de Derecho Penal. Parte General*. Ediciones San Miguel.

Ruiz, M. E. (2006). *Manual de Derecho Penal. Parte General*. Cádiz, España: Magistrado de la Audiencia Provincial.

Severino, M. (25 de Mayo de 2022). *Diario La Hora*. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/loja/educacion-vial-planteles-educativos/>

Torres, G. C. (2015). *Diccionario Jurídico Elemental* (Primera Edición 1979 ed.). (G. C. CUEVAS., Ed.) Heliasta S.R.L.

Unidad de Control de Tránsito, UCOT. (2023). *Municipio de Loja*. Obtenido de <https://www.loja.gob.ec/>: <https://www.loja.gob.ec/contenido/ucot>

Vega, E. (2010). INTERPRETACIÓN DE LAS NORMAS TRIBUTARIAS EN EL ECUADOR. *Repositorio ucuenca*. Universidad de Cuenca, Cuenca. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/2674>

Vega, E. (2010). INTERPRETACIÓN DE LAS NORMAS TRIBUTARIAS EN EL ECUADOR. [Tesis, maestría en derecho tributario]. *Repositorio ucuenca*. Universidad de Cuenca, Cuenca. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/2674>

- Vicuña, V. G. (2016). EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA CARRETERA RIOBAMBA – PENIPE, E490 UBICADO EN LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO”. <http://dspace.unach.edu.ec/>. Universidad Nacional de Chimborazo, Riobamba, Ecuador. Obtenido de dspace.unach.edu.ec: <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/1463>
- Villacís, G. (2010). ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS EN EL CANTÓN LATACUNGA Y SU TRATAMIENTO DE ACUERDO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, AÑO 2008-2009. <https://repositorio.utc.edu.ec/>. Universidad Técnica de Cotopaxi [Tesis previa a la obtención de título de abogado], Cotopaxi. Obtenido de <http://repositorio.utc.edu.ec/handle/27000/166>
- Villavicencio, F. A. (2006). *Derecho Penal. Parte General*. Lima: Editora Jurídica Grijley.
- Yávar , F. (2017). *Casuística de Infracciones de Tránsito*. Quito: Reproducciones Jurídicas Feryanú.
- Yávar , F. (2017). *Casuística de Infractores de Tránsito*. Quito: Reproducciones Jurídicas Feryanú.
- Yavar, F. (2017). *Casuísticas de infracciones de Tránsito*. Quito: Reproducciones jurídicas Feryanú.
- Zaffaroni, E. R. (2002). Derecho Penal. Parte General. *Sociedad Anónima, Editora, Comercial, Industrial Y Financiera*, 53(9), 434.

11 11. Anexos

Anexo 1

Informe Favorable de estructura y coherencia del proyecto de Integración Curricular



**CARRERA DE
DERECHO**

Loja, 27 de Noviembre de 2023

Señor

Dr. Diósgrafo Chamba. PhD.

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

Ciudad. –

De mi consideración:

A través del presente me es grato expresar a usted un cordial saludo, a la vez de manera respetuosa y en cumplimiento a la notificación de la providencia mediante la cual dispone que emita informe sobre la estructura y coherencia del proyecto de Trabajo de Integración Curricular titulado: **"MODIFICAR EL RÉGIMEN PENAL DE TRÁNSITO PARA QUIÉN CONDUCE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL CIUDADANA"**, presentado por la postulante señorita Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo, y en cumplimiento con lo dispuesto en el Art. 226 del Reglamento de Régimen Académico UNL; y, en armonía con la Guía para la Formulación del Proyecto de Investigación de Integración Curricular o Titulación; al respecto tengo a bien informarle lo siguiente:

1. INFORMACIÓN GENERAL:

- a. **Título:** La señorita postulante presenta su proyecto quedando aprobado el título de la siguiente manera: **"MODIFICAR EL RÉGIMEN PENAL DE TRÁNSITO PARA QUIÉN CONDUCE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL CIUDADANA"**,
- b. **Autora:** señorita Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo
- c. **Docente Designado:** Dra Jenny Maritza Jaramillo Serrano. Mg.Sc.

2. DESGLOSE DEL INFORME.

Una vez que he realizado un detallado y minucioso estudio del proyecto de investigación jurídica bajo del título aprobado: **"MODIFICAR EL RÉGIMEN PENAL DE TRÁNSITO PARA QUIÉN CONDUCE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL CIUDADANA"**, esta temática cumple con los requerimientos jurídicos, doctrinarios y normativos en la materia del Derecho Penal, por lo que resulta apto para su desarrollo, por constituir un problema jurídico trascendente que amerita ser tratado en un Trabajo de Integración Curricular previa la obtención del Título de Abogada.

3. PROBLEMÁTICA.

El proyecto estudiado reviste claridad en el objeto de estudio que será emprendido a través del proyecto de investigación, lo que constituye un problema jurídico, tomando en cuenta

Informe Pertinencia



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

**CARRERA DE
DERECHO**

que El Estado tiene la responsabilidad fundamental de garantizar y tutelar los derechos que se reconoce a las personas, lo cual se considera su deber fundamental. Esto implica la necesidad de buscar medidas restrictivas o soluciones para abordar las acciones que amenazan estos derechos. La Constitución en su artículo 66 numeral 2 se garantiza a las personas el derecho a la vida y expresa: El derecho a una vida digna, que asegure la salud (...). Además, se reconoce el derecho a la integridad personal en el art. 66 ibidem numeral 3 literal a) reconoce y estipula: La integridad física, psíquica (...) (Ecuador, Constitución de la República del Ecuador, 2021) en este contexto, se alude al derecho fundamental a la vida, el cual ostenta un carácter universal y debe ser preservado con miras a asegurar la salvaguardia de los demás derechos.

Sin embargo pese a los procesos de socialización y sensibilización para evitar la conducción en estado de embriaguez de que además existe un elevado índice de accidentes de tránsito ocasionados por conductores en estado de embriaguez, siendo que en el Coip incluso existe tipos penales en específico para tipificar y sancionar como delitos autónomos de lesiones, muerte ocasionadas en causadas por accidentes de tránsito por conductor en estado de embriaguez, sin embargo también cabe indicar que la postulante aborda el problema desde su génesis en relación a infracciones menores como son las conductas de conducción en estado de embriaguez contenidas en el Art.385 del Coip, que comportan aplicación de penas privativas de libertad, multa disminución de puntos en la licencia de conducir, además que no considera la reincidencia en la aplicación de sanciones por lo que la postulante considera que las sanciones que se aplican en este ámbito no son suficientes para aportar con políticas públicas fuertes que permitan la contención de la problemática de la seguridad vial que pone en riegos bienes jurídicos protegidos como la vida, integridad, propiedad, seguridad vial

4. JUSTIFICACIÓN.

La justificación se la explica en forma detallada, precisando los fundamentos que demuestran el proyecto de investigación dentro del Derecho Penal que pertenece a la Línea de Investigación de la Carrera de Derecho relacionada a líneas de investigación correspondientes a la Carrera de Derecho se enfoca en el numeral 4 sobre el control social de la criminalidad, en el campo sustantivo, adjetivo y ejecutivo penal respectivamente.

El Plan Nacional de Desarrollo el Objetivo de Desarrollo Sostenible No.3 referente a la salud y bienestar tendiente al buen vivir y orden social, componente primordial en la ciudadanía, teniendo como bien tutelado de garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

**CARRERA DE
DERECHO**

todas las edades. Además, se circunscribe en las metas del objetivo 3. numeral 3.5. Fortalecer la prevención y el tratamiento del abuso de sustancias adictivas, incluido el uso indebido de estupefacientes y el consumo nocivo de alcohol.

5.- OBJETIVOS.

Los objetivos tienen relación con el problema central, objeto de estudio, esto es: Determinar que las sanciones en contravenciones de tránsito en estado de embriaguez tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, son leves, lo que conlleva a repercusiones adversas para la seguridad vial ciudadana.; – Demostrar mediante el estudio de legislaciones comparadas la necesidad de modificar el régimen sancionador en contravenciones que permitan frenar los accidentes de tránsito y a la vez corregir la conducta negligente del conductor en estado de embriaguez; – Proponer una reforma al Art. 385 del Código Orgánico Integral Penal, respecto de la implementación de la inhabilitación temporal de la licencia de conducir proporcional al grado de alcohol en la sangre del conductor, siendo el caso de reincidencia se someta a seguir un taller de educación vial.

6.- METODOLOGÍA.

La metodología con la que se realizará la presente investigación jurídica, está determinada por métodos y técnicas que se van a utilizar, explicando su empleo y el propósito de los mismos, tomando en cuenta el orden científico del proyecto en la dimensión jurídica del problema planteado que comprenderá el universo de estudio en los ámbitos local, regional, nacional y extranjero, con referentes doctrinarios, casuísticos y estadísticos.

7.- MARCO TEORICO.

- 1.1.1 La señorita postulante ofrece en el proyecto un importante marco teórico a desarrollar sobre temáticas así: Estado de embriaguez, Conducción de vehículos en estado de embriaguez, Seguridad vial, Legislación sobre la conducción en estado de embriaguez, Instrumentos internacionales, Legislación ecuatoriana, Derecho Comparado

8.- PERTINENCIA.

Por las consideraciones antes anotadas en cumplimiento del Art. 225 del Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja del 2021, me permito emitir **INFORME FAVORABLE DE LA ESTRUCTURA Y COHERENCIA DEL**

Informe Pertinencia



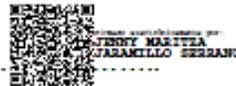
UNL

Universidad
Nacional
de Loja

**CARRERA DE
DERECHO**

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR sobre el tema: “MODIFICAR EL RÉGIMEN PENAL DE TRÁNSITO PARA QUIÉN CONDUCE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL CIUDADANA”, presentado por la postulante señorita Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo, a favor de que se realice el Trabajo de Integración Curricular previo a optar por el Título de Abogada.

Del Señor Director de la Carrera de Derecho, muy atentamente.



Dra. Jenny Jaramillo Serrano.Mg.Sc.
DOCENTE CARRERA DE DERECHO

Anexo 2

Designación de director del Trabajo de Integración Curricular



UNL
Universidad
Nacional
de Loja

FACULTAD, JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
SECRETARÍA GENERAL

Presentada el día de hoy, cuatro de diciembre de dos mil veintitrés, a las diez horas con treinta y tres minutos. Lo certifica, el Secretario Abogado de la Facultad Jurídica Social y Administrativa de la UNL (E).

Dr. Leonardo Ramiro Valdivieso Jaramillo, Mg. Sc
SECRETARIO ABOGADO DE LA
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA (E)

Loja, 04 de diciembre de 2023, a las 10H33. Atendiendo la petición que antecede, de conformidad a lo establecido en el Art. 228 Dirección del trabajo de integración curricular o de titulación, del Reglamento de Régimen Académico de la UNL vigente; una vez emitido el informe favorable de estructura, coherencia y pertinencia del proyecto, se designa a la Dra. Jenny Maritza Jaramillo Serrano, Mg. Sc, Docente de la Carrera de Derecho de la Facultad Jurídica Social y Administrativa, como DIRECTORA del Trabajo de Integración Curricular o Titulación, titulado: "MODIFICAR EL RÉGIMEN PENAL DE TRÁNSITO PARA QUIÉN CONDUCE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL CIUDADANA", de autoría de la Srta. DANIELA ELIZABETH JUMBO JUMBO. Se le recuerda que conforme lo establecido en el Art. 228 antes mencionado. Usted en su calidad de directora del trabajo de integración curricular o de titulación "será responsable de asesorar y monitorear con pertinencia y rigurosidad científico-técnica la ejecución del proyecto y de revisar oportunamente los informes de avance, los cuales serán devueltos al aspirante con las observaciones, sugerencias y recomendaciones necesarias para asegurar la calidad de la investigación. Cuando sea necesario, visitará y monitoreará el escenario donde se desarrolle el trabajo de integración curricular o de titulación". **NOTIFÍQUESE para que surta efecto legal.**



Dióscuro Chamba Villavicencio Ph.D
DIRECTOR DE LA CARRERA DE DERECHO

Loja, 04 de diciembre de 2023, a las 10H34. Notifiqué con el decreto que antecede a la Dra. Jenny Maritza Jaramillo Serrano, Mg. Sc., para constancia suscriben:

Dra. Jenny Maritza Jaramillo Serrano, Mg. Sc.,
DIRECTORA TIC

Dr. Leonardo Ramiro Valdivieso Jaramillo, Mg. Sc.
SECRETARIO ABOGADO (E)



Elaborado por: Nancy M. Jaramillo

C.C. Srta. Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo
Expediente de Estudiante

072 – 545174 ext. 21-23-28
Ciudad Universitaria "Guillermo Falconi Espinosa"
Casilla Letra "S" La Argolla, Loja – Ecuador

Página 1 | 1

Educamos para Transformar

Anexo 3
Formato de Entrevista



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

ENTREVISTA DIRIGIDA A PROFESIONALES DE DERECHO DEL ECUADOR.

Estimado/a profesional del derecho, me dirijo a usted en calidad de estudiante que se encuentra realizando la investigación para mi Tesis de grado titulada **“MODIFICAR EL RÉGIMEN PENAL DE TRÁNSITO PARA QUIÉN CONDUCE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL CIUDADANA”**, solicito de la manera más amable y respetuosa su colaboración para responder las preguntas adjuntas en la presente entrevista, cuyos resultados son fundamentales para recopilar información relevante destinada a la conclusión de la investigación jurídica en curso. Agradezco de antemano su atención y cooperación.

CUESTIONARIO

1. ¿Considera usted que las sanciones tipificadas en nuestro Código Orgánico Integral Art. 385 penal son leves o son suficientes, en la contravención de tránsito, respecto a la conducción de un vehículo en estado de embriaguez?

2. ¿Considera en su experiencia profesional, o conoce que los accidentes de tránsito son generados en gran medida por conductores en estado de embriaguez?

3. ¿Qué medidas en el ámbito legislativo plantearía usted para ejercer un adecuado control social a los conductores que cometen infracciones de tránsito en estado de embriaguez?

¡GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

Anexo 4
Formato de encuesta



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA

Estimado encuestado, por razones que me encuentro realizando mi Tesis de grado titulada. **“MODIFICAR EL RÉGIMEN PENAL DE TRÁNSITO PARA QUIÉN CONDUCE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL CIUDADANA”**, Solicito de la manera más amable y respetuosa su colaboración para responder las preguntas adjuntas en la presente entrevista, cuyos resultados son fundamentales para recopilar información relevante destinada a la conclusión de la investigación jurídica en curso. Agradezco de antemano su atención y cooperación.

Introducción: El problema de investigación a tratar son los accidentes de tránsito por conducción en estado de embriaguez, el quebrantamiento al deber objetivo de cuidado está aumentando considerablemente por varios factores sociales que indudablemente involucran alcohol y la conducción de un vehículo automotor, pese a que la conducta irresponsable es sancionada, en la realidad social queda en total evidencia que las sanciones ni fueron ni son tan severas para el conductor. Esta falta de contundencia deja una brecha en la erradicación del problema. Por tanto es necesario implementar una reforma al régimen penal de tránsito con el fin de disminuir los accidentes de tránsito e ingesta de alcohol, y enfocarnos en una educación vial para el infractor, quién en caso de cometer esta contravención deba realizar talleres obligatorios

de educación vial para tratar el inconveniente, orientarnos en una perspectiva tendiente a concientizar la conducta imprudente y negligente en las vías públicas, y garantizar una seguridad vial mediante el análisis de legislaciones comparadas para aplicar la figura de inhabilitación temporal de la licencia de conducir vigente en países latinoamericanos, con el objeto de dar soluciones permitentes a mitigar la problemática.

CUESTIONARIO

1. ¿Considera Usted que para disminuir las contravenciones en la conducción en estado de embriaguez es necesario modificar el régimen sancionador en la contravención culposa con:

- a) Inhabilitación temporal de la licencia de conducir
- b) Trabajos comunitarios
- c) Talleres de educación vial
- d) Otro.....

2. Estima usted que las sanciones por contravención de tránsito en estado de embriaguez, vigentes en el artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal son demasiado leves para precautelar la seguridad vial ciudadana.

SI

NO

¿Por qué?

3. Los accidentes de tránsito han tomado gran relevancia social. Desde su punto de vista, ¿Cree usted que los talleres obligatorios de educación vial en la infracción de tránsito por conducción en estado de embriaguez contribuiría a la reducción de la inseguridad vial entre los usuarios viales?

SI

NO

¿Por qué?

4. Considera usted necesario imponer una pena de inhabilitación de la licencia de conducir temporal, de acuerdo a la escala de embriaguez establecida en el artículo 385 del Código orgánico integral penal.

SI

NO

¿Por qué?

5. ¿Es de su conocimiento que en nuestra legislación ecuatoriana las contravenciones de tránsito en la conducción de vehículo en estado de embriaguez no tipifican la figura de reincidencia?

SI

NO

¿Por qué?

¡GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

Anexo 5

Declaratoria de Aptitud Legal de Titulación



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

FACULTAD, JURIDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
SECRETARÍA GENERAL

DECLARATORIA DE APTITUD DE TITULACIÓN.

PhD.

Paulina Moncayo Cuenca.

DECANA DE LA FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.

RESUELVO:

Conocido el informe No. UNL-FJSA-SG-2024-0353 de 06 de mayo de 2024, emitido por la Dra. Ena Regina Peláez Soria, Secretaria Abogada de la Facultad, en el que se establece que la **Srta. JUMBO JUMBO DANIELA ELIZABETH** de nacionalidad ecuatoriana, con cédula Nro. **1105512659**, ha cumplido con los requisitos establecidos en el Art. 235 del Reglamento de Régimen Académico de la UNL en vigencia; me permito resolver:

Declaro la **APTITUD DE TITULACIÓN**, previo a la obtención del Título de **ABOGADA** en favor de la **Srta. JUMBO JUMBO DANIELA ELIZABETH**.

Notifíquese con el presente a la interesada.

Loja, 06 de mayo de 2024.



Firmado electrónicamente por:
ROSARIO PAULINA
MONCAYO CUENCA

PhD. Paulina Moncayo Cuenca.
**DECANA DE LA FACULTAD JURÍDICA,
SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.**

C.C. **Jumbo Jumbo Daniela Elizabeth.**
Carrera de Derecho.
Secretaría General.
Expediente estudiantil.



Firmado electrónicamente por:
KARINA PAOLA ROJAS
JARAMILLO

Elaborado por: Abg. Karina Rojas J.



Anexo 6

Certificado de Traducción del Resumen al idioma inglés

Lic. Carlos Fernando Velastegui Aguilar
Certified English Teacher

CERTIFICA:

Que el documento aquí compuesto es fiel traducción del idioma español al idioma inglés, del resumen del trabajo de integración curricular, titulado: **“Modificar el régimen penal de tránsito para quién conduce un vehículo automotor en Estado de embriaguez y garantizará la seguridad Vial ciudadana”**, de autoría de la alumna Daniela Elizabeth Jumbo Jumbo, con número de cédula 1105512659, egresada de la carrera de Derecho, de la Universidad Nacional de Loja.

Lo certifica en honor a la verdad y autoriza a la interesada, hacer uso del presente en lo que a sus intereses convenga.

Loja, 21 de febrero del 2024



Lic. Carlos Fernando Velastegui Aguilar
LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN MENCIÓN INGLÉS
Numero de registro: 1031-2022-2463645
C.I.: 1105165672