



1859



Universidad  
Nacional  
de Loja

**Universidad Nacional de Loja**

**Unidad de Educación a Distancia y en Línea**

**Carrera de Derecho**

**Reforma al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal referente al principio  
de proporcionalidad**

**Trabajo de integración  
Curricular previo a la  
obtención del título de  
Abogado.**

**AUTOR:**

**Hugo Alexander Barragán Cedeño**

**DIRECTOR:**

**Mgtr. Juan Gabriel Sagbay André**

**Loja-Ecuador**

**2024**



## CERTIFICADO DE CULMINACIÓN Y APROBACIÓN DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, **SAGBAY ANDRE JUAN GABRIEL**, director del Trabajo de Integración Curricular denominado **Reforma al art 386 del Código Orgánico Integral Penal referente al principio de proporcionalidad**, perteneciente al estudiante **HUGO ALEXANDER BARRAGAN CEDEÑO**, con cédula de identidad N° **1206084228**.

### 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.

Es lo que puedo certificar en honor a la verdad, a fin de que, de así considerarlo pertinente, el/la señor/a docente de la asignatura de **Integración Curricular**, proceda al registro del mismo en el Sistema de Gestión Académico como parte de los requisitos de acreditación de la Unidad de Integración Curricular del mencionado estudiante.

Loja, 12 de Agosto de 2024



[Verificar el contenido digitalmente aquí](#)  
JUAN GABRIEL SAGBAY  
ANDRE

F) -----

**DIRECTOR DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**



Certificado TIC/TT.: UNL-2024-002520

## **Certificación del trabajo de integración curricular**

### **Autoría**

Yo, **Hugo Alexander Barragán Cedeño** declaro ser autor del presente Trabajo de Titulación y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi Trabajo de Titulación, el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.



**Firma:**

**Autor: Hugo Alexander Barragán Cedeño**

**Cédula de identidad: 1206084228**

**Fecha:**

**Correo electrónico: [hugo.barragan@unl.edu.ec](mailto:hugo.barragan@unl.edu.ec)**

**Celular: 0979661875**

**Carta de Autorización por parte del autor, para la consulta, reproducción parcial o total y/o publicación electrónica del texto completo del Trabajo de Titulación.**

Yo, **Hugo Alexander Barragán Cedeño** declaro ser autor del trabajo de titulación denominado: “Reforma al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal referente al principio de proporcionalidad” como requisito para optar por el título de Abogado; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio 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 Titulación que realice un tercero.

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



**Firma:**

**Autor: Hugo Alexander Barragán Cedeño**

**Cédula: 1206084228**

**Dirección: Cuenca, parroquia Sidcay, Condominio Riveras de Machángara**

**Correo Electrónico: [hugo.barragan@unl.edu.ec](mailto:hugo.barragan@unl.edu.ec)**

**Teléfono Celular: : 0979661875**

**DATOS COMPLEMENTARIOS.**

**Director de Tesis: Mgtr. Juan Gabriel Sagbay André**

**Tribunal de Grado:**

**Presidente:**

**Vocal:**

**Vocal:**

### **Dedicatoria**

Dedico el presente trabajo de titulación a mis padres +Hugo Vicente y +María Victoria, en memoria de ellos allá en el cielo cuyo amor espiritual y sacrificio me han acompañado a lo largo de este camino a mis abuelitos +Segundo Efrén y María Margarita, quienes me enseñaron el valor de la perseverancia en los momentos de incertidumbre. A mis amados hijos Hugo Ariel y Jeremy Alexander, por recordarme que cada esfuerzo vale la pena como ejemplo a ellos. A mi alma gemela a mi amor sentimental compañera de vida Yadira E Bravo Romero, por ser mi fortaleza incondicional en los momentos difíciles y mi alegría en cada logro en este camino. Gracias por creer en mí y por estar siempre a mi lado. Esta meta también es tuya. Gracias por estar a mi lado en cada paso de este viaje. Y, por último, a mis docentes y mentores, quienes con su sabiduría y guía me han inspirado a seguir adelante y a nunca dejar de aprender. A todos ellos, dedico con gratitud y cariño esta obra, que es tanto mía como suya.

*Hugo Alexander Barragán Cedeño*

### **Agradecimiento**

Primero y, ante todo, agradezco a Dios por ser mi guía constante, por darme la fuerza fortaleza y la sabiduría necesaria para superar cada obstáculo en este camino. Su presencia en mi vida ha sido mi mayor apoyo y motivo de perseverancia. A la Virgen del Cisne, mi más profunda gratitud por su intercesión y protección a lo largo de este proceso. Su manto de amor y esperanza ha sido mi refugio en los momentos de duda y dificultad.

A mis padres en el cielo cuyo amor incondicional y sacrificio me han acompañado en cada paso de mi vida. Gracias por ser el pilar sobre el que me sostengo, por su apoyo inquebrantable y siempre creer en mí. A mis docentes, en especial a Abg. Juan Sagbay Andre Mgsc, por su paciencia, conocimiento y dedicación. Sus enseñanzas y orientación han sido esenciales para la realización de esta tesis.

A mis amados hijos, a mis queridos abuelitos mis apreciados tíos Briseida & Hikler que con su aliento han sido una fuente de motivación constante. Gracias por estar a mi lado en los momentos de alegría y en los de incertidumbre, y por recordarme siempre que no estaba solo en este viaje. A mi alma gemela a mi amor sentimental compañera de vida por su amor, comprensión por estar a mi lado en cada paso del camino. Tu apoyo incondicional ha sido fundamental para que hoy pueda alcanzar esta meta.

Y a todos aquellos que, de una manera u otra, han contribuido a que este logro sea posible, les extiendo mi más sincero agradecimiento. Cada palabra de aliento, cada gesto de apoyo, ha sido invaluable para mí.

*Hugo Alexander Barragán Cedeño*

## Índice de contenido

<b>Certificación del trabajo de integración curricular .....</b>	<b>ii</b>
<b>Autoría.....</b>	<b>ii</b>
<b>Dedicatoria.....</b>	<b>iv</b>
<b>Agradecimiento.....</b>	<b>v</b>
<b>1. Título .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Resumen.....</b>	<b>2</b>
<b>3. Abstract.....</b>	<b>4</b>
<b>4. Introducción .....</b>	<b>6</b>
<b>5. Marco Teórico.....</b>	<b>8</b>
<b>5.1. Origen y evolución de las contravenciones de tránsito.....</b>	<b>8</b>
<b>5.2. Historia de evolución de las normas y leyes de tránsito.....</b>	<b>9</b>
<b>5.3. Inicios del tránsito en el Ecuador.....</b>	<b>10</b>
<b>5.4. Principios procesales .....</b>	<b>11</b>
<b>5.4.1. Principio de oralidad.....</b>	<b>11</b>
<b>5.4.2. Principio de legalidad.....</b>	<b>11</b>
<b>5.4.3. Principio de favorabilidad .....</b>	<b>11</b>
<b>5.4.4. Principio de mínima intervención penal .....</b>	<b>12</b>
<b>5.4.5. Principio de oportunidad.....</b>	<b>12</b>
<b>5.4.6. Principio de imprescriptibilidad .....</b>	<b>12</b>
<b>5.4.7. Principio de proporcionalidad: .....</b>	<b>12</b>
<b>5.4.8. Infracciones de Tránsito .....</b>	<b>15</b>
<b>5.4.8.1. Delitos de tránsito.....</b>	<b>15</b>
<b>5.4.8.2. Contravenciones de tránsito.....</b>	<b>16</b>
<b>5.5. Proporcionalidad en las contravenciones penales .....</b>	<b>17</b>
<b>5.6. Riesgo permitido.....</b>	<b>19</b>
<b>5.7. Proposición jurídica .....</b>	<b>20</b>

<b>Tabla proposición normativa .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>5.8. Derecho comparado .....</b>	<b>23</b>
<b>6. Metodología .....</b>	<b>24</b>
<b>6.1. Métodos .....</b>	<b>24</b>
<b>6.2. Enfoque .....</b>	<b>25</b>
<b>6.3. Tipo de Investigación .....</b>	<b>25</b>
<b>6.4. Técnicas .....</b>	<b>25</b>
<b>6.5. Herramientas .....</b>	<b>26</b>
<b>6.6. Materiales.....</b>	<b>26</b>
<b>7. Resultados .....</b>	<b>26</b>
<b>Tabla 1 .....</b>	<b>26</b>
<b>Información recopilada de los entrevistados .....</b>	<b>26</b>
<b>Figura 1.....</b>	<b>32</b>
<b>Figura 2.....</b>	<b>34</b>
<b>Figura 3.....</b>	<b>35</b>
<b>Figura 4.....</b>	<b>36</b>
<b>Figura 5.....</b>	<b>38</b>
<b>8. Discusión .....</b>	<b>42</b>
<b>9. Conclusiones .....</b>	<b>45</b>
<b>10. Recomendaciones .....</b>	<b>46</b>
<b>11. Bibliografía .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>12. Anexos .....</b>	<b>48</b>





## **1. Título**

Reforma al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal referente al principio de proporcionalidad.

## 2. Resumen

El presente trabajo investigativo tiene como objetivo principal demostrar que en las contravenciones de tránsito sus consecuencias jurídicas (penas) son desproporcionadas, pero nuestro trabajo va enfocado en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, puesto que, a nuestro criterio existen una flagrante vulneración al principio de proporcionalidad, siendo este uno de los pilares fundamentales dentro del derecho penal, ya que al existir en un tipo penal (contravenciones de tránsito) varias penas y su descripción de la conducta no es muy grave y esta conducta no atenta con bienes jurídicos de otras personas también son sanciones desproporcionadas. La investigación tiene un enfoque mixto y alcance de tipo exploratoria, por lo que se utilizaron técnicas de entrevista y encuesta; para la entrevista se consideró a 5 jueces y para la encuesta se encuestó a 10 profesionales del derecho. Los resultados arrojan que existe una desproporcionalidad en la tipificación de las sanciones dentro del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), también se ha comprobado y verificado con los encuestados que se ha violentado el principio de proporcionalidad en las sanciones del artículo 386 del COIP, por lo que se propone la siguiente reforma: Artículo 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con multa de un salario básico unificado del trabajador en general:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.
2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para

el tipo de vehículo que conduce.

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

**Palabras clave:** proporcionalidad, Código Orgánico Integral Penal (COIP), desproporcionalidad.

### 3. Abstract

The main objective of this investigative work is to demonstrate that in traffic violations their legal consequences (penalties) are disproportionate, but this research work is focused on article 386 of the Comprehensive Criminal Organic Code, since, in our opinion, there is a flagrant violation of the principle of proportionality, this being one of the fundamental pillars within criminal law, since as there are several penalties in a criminal type (traffic violations) and their description of the conduct is not very serious and this conduct does not threaten the legal rights of other people are also disproportionate sanctions. The research has a mixed approach and exploratory scope, so interview and survey techniques were used; For the interview, 5 judges were considered for the survey, and 10 legal professionals were surveyed. The results showed that there is a disproportionality in the classification of sanctions within article 386 of the Comprehensive Organic Penal Code (COIP), it has also been verified with the respondents that the principle of proportionality in the sanctions of article 386 of the COIP, for which the following reform is proposed: Article 386.- First class transit contraventions. - It will be sanctioned with a fine of one unified basic salary of the worker in general:

1. The person who drives without having obtained a license.
2. The driver who fails to assist the traffic authority or agent.
3. The driver who, with a motor vehicle, exceeds the speed limits outside the moderate range, established in the corresponding regulations.

You will be sanctioned with two unified basic salaries of the worker in general:

1. The driver who transports passengers or goods, without having the corresponding qualifying title, frequency authorization or who performs a service different from that for which he or she was authorized. If, in addition, the vehicle has been illegally painted with the same color and characteristics of the authorized vehicles, the judge will order that the vehicle be painted with a color different from that of the public or commercial transport units and will prohibit its circulation, until such time. Comply with said command. Compliance with this order will only be proven with the certification issued for this purpose by the person responsible for the vehicle retention site to

which the unauthorized vehicle will be transferred. The costs of changing the vehicle's paint will be the responsibility of the offending person.

2. The person who drives a vehicle with a license of a category different from that required for the type of vehicle being driven.

3. People who participate with motor vehicles in competitions on public roads.

**Keywords:** proportionality, Comprehensive Criminal Organic Code (COIP), disproportionality.

## 4. Introducción

Cuando se habla de principios dentro del campo penal es de total relevancia enumerar los descritos en el artículo 5 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), como son el de oralidad, legalidad, favorabilidad, mínima intervención penal, oportunidad, imprescriptibilidad, y proporcionalidad; principios éstos de suma importancia para que no se vulneren derechos constitucionales a las partes procesales, pero dentro de la presente investigación lo que nos interesa resolver de acuerdo a nuestra problemática es el principio de proporcionalidad o su falta de aplicación en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), ya que con la sola lectura de dicho artículo podemos observar que existen varias consecuencias jurídicas ( sanciones) cuando lo que se juzga y condena son contravenciones de tránsito que por lo general deben tener sanciones leves, pero en caso analizado (art. 386) existe privación de libertad, multa, reducción de puntos, retención vehicular, lo que se evidencia una desproporcionalidad en su tipificación de las sanciones.

El principio de proporcionalidad se refiere precisamente a que debe existir un equilibrio entre la infracción y la pena, este principio ayuda a los administradores de justicia a imponer una sanción penal, conforme a la gravedad del delito cometido y del daño causado a la víctima, en lo que respecta a las contravenciones de tránsito, con la entrada en vigencia del COIP, las sanciones son demasiado desproporcionadas con relación a la infracción cometida, sobre todo, teniendo en cuenta que la ley no debe ser un instrumento sancionador, sino más bien debe ser una herramienta para evitar la realización de las infracciones de tránsito (**Beccaria, 1983**).

Con base a lo anterior, se planteó el objetivo general: Investigar, jurídica, teórica y doctrinalmente sobre el principio de proporcionalidad en la contravención de tránsito de primera clase. También se plantearon tres objetivos específicos: 1) Analizar constitucionalmente la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 dentro del caso 61-18-IN de fecha 20 de diciembre de 2023, respecto al principio de proporcionalidad; 2) Determinar la vulneración del principio de proporcionalidad en la contravención de tránsito de primera clase descrita en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal; 3) Determinar el impacto potencial de la reforma del Artículo 386 del COIP en la

eficiencia del sistema judicial y en la confianza de la ciudadanía en la justicia penal.

Finalmente, este trabajo se estructuró de la siguiente manera: Título, en el cual se determina el tema de la investigación; Resumen, describe elementos significativos del estudio; Introducción, es la reseña del trabajo; Marco Teórico, comprende las nociones generales y específicas de toda la investigación, que son la base para comprender toda la temática y para ejecutar su desarrollo; Resultados, en este punto se exponen el cumplimiento de los objetivos planteados; Discusión, es el contraste de los resultados de la investigación con la teoría de diferentes autores; Conclusiones y Recomendaciones, se las plantean con base en los resultados y brindan un enfoque actual; Bibliografía, son referencias de exponentes reconocidos que se los ha utilizado para el desarrollo de la investigación; Anexos, son los materiales complementarios para la elaboración de los resultados.



## **5. Marco Teórico.**

### **5.1. Origen y evolución de las contravenciones de tránsito.**

No se puede hablar de normas o leyes de tránsito sin que existan medios de transporte, es por tal motivo, que es importante dar a conocer cómo se originó la necesidad de crear transportes y como ha ido cambiando con el paso del tiempo.

En la antigüedad el hombre no conocía la máquina; desde sus orígenes el hombre buscó la forma de transportar sus mercaderías, desde las formas más rudimentarias hasta las más modernas. Años más tarde, se dio la invención de la rueda y la carreta, en una época antes de Cristo, utilizada para grandes pesos, pero distancias pequeñas, es decir el transporte nació con la necesidad de la agricultura, comercio y guerra. En la Revolución Industrial aparece el ferrocarril y el automóvil, creando carreteras y además uniendo y creando la unión de varias sociedades, y en seguida se crearon los medios de transporte marítimo y aéreo.

Antes de que surja el ferrocarril en Ecuador, se utilizaba para el comercio los ríos de la costa y además como transporte terrestre el lomo del animal. Apenas en el año 1860 se inician los estudios de la carretera que una Quito y Guayaquil conectando también a Riobamba, Ambato y Latacunga. El historiador German Carrión cuenta la historia de tránsito en Ecuador y manifiesta que en el siglo XX el ferrocarril fue la columna vertebral del transporte terrestre entre Quito y Guayaquil, que fue desarrollada por Eloy Alfaro en 1909. En la actualidad el hombre y las mercaderías van de un lugar a otro por vía terrestre, marítima, fluvial y aérea.

La libertad de Transporte en el Ecuador, fue considerada incluso antes la creación de transportes, respetando los caminos y los terrenos con dueño; hoy en día la libertad de transporte o movilización está sujeta a varias condiciones, como respetar la propiedad de otro, es por eso que se han creado organismos del control de transporte con el fin de salvaguardar la seguridad del estado y de todas las personas, además surgen obligaciones aquellos que poseen un medio de transporte a someterse a ciertos requisitos legales consagrada en la Ley de Tránsito. (Ayala, 2020)

## **5.2. Historia de evolución de las normas y leyes de tránsito**

Las leyes referentes a la materia de Tránsito nacieron con la necesidad de los comerciantes de dirigirse de un lugar a otro; es así que desde la antigüedad las personas buscaban establecer parámetros de circulación, de tal manera que se dedicaron a crear carreteras, caminos y vías.

En distintas civilizaciones como Siria, Persa, Babilónica y sobre todo la China surgieron nociones sobre como normar el tránsito y cómo desarrollar el comercio con las carreteras. Se tiene como datos que la primera civilización que creó una reglamentación en tema de tránsito fueron los chinos en el año 1222, que ya establecían los tamaños y las velocidades de tránsito, al igual que los Romanos crearon varias rutas que unieron Europa, Asia, y África, por lo que cada mil pasos colocaban un símbolo que era una piedra llamada “miliar”, la que indicaban la distancia que faltaba por recorrer, para alcanzar la ciudad más cercana. Los incas desarrollaron sistemas parecidos a las carreteras chinas.

Es por ello que la Ley de Tránsito nació en busca de la necesidad de crear un ordenamiento jurídico, que prevenga, ordene, sancione, las faltas que se generen por el manejo o conducción de un automotor ya sea por la culpa de la persona o por algún desperfecto de la máquina.

En el Ecuador el juzgamiento por infracciones de tránsito era conocidas y juzgadas por las Comisarías de Tránsito y estaban reguladas en un capítulo muy reducido del Código Penal

Con el desarrollo y construcción de varias carreteras y la unión de casi todo el país, se vio la necesidad de abandonar el Sistema Penal Común, y adoptar un Sistema de Tránsito que se acople a las diferentes circunstancias que pueden generarse en la comisión de un delito en materia de tránsito que son muy diversas al tema Penal común y se reúnan una serie de condiciones especiales cómo; la falla técnica de un motorizado, la impericia, negligencia de un chofer, situaciones climáticas y atmosféricas, estado de las vías, etc.

Según, Guerrero (2009) al referirse al tema considera que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; en dicho cuerpo legal sustentaron la creación de los juzgados de tránsito, que

administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”, luego la Ley de Tránsito ha ido evolucionando con el paso del tiempo, hasta llegar a La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que fue la norma con primacía para el sector transportista, la misma que entró en vigencia el 2 de agosto de 1996, la cual adolecía de una serie de falencias, las cuales expresamente se establecen en los considerandos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (R.O. N.º 398 de 07.08. 2008) que señalan respecto de la derogada Ley de Tránsito y Transporte Terrestre:

Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre fue un conjunto de normas y reglamentos que reguló casi todos los medios de circulación, el tránsito y el transporte terrestre en los que estaban; vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, la circulación peatonal y la conducción de semovientes. Así podíamos encontrar en su artículo 1, el objetivo y ámbito de aplicación de estas normas donde se habla explícitamente de controlar y prevenir los accidentes de tránsito, se aborda el tema de la contaminación brindando ciertos parámetros y aspectos para juzgar las infracciones de tránsito. (Zambrano, 2010)

### **5.3.Inicios del tránsito en el Ecuador**

Mediante Decreto Ley de Emergencia 140, publicado en el Registro Oficial 112, del 30 de enero de 1948, se creó la Comisión de Tránsito del Guayas. La flamante institución sería la encargada de cuidar y ordenar el tránsito vehicular en la ciudad y la provincia. La idea surgió en 1947.

Frente a la situación del tránsito en esa época, Guillermo Arosemena le recomendó a su tío, suegro y Primer Mandatario la creación de un cuerpo de vigilantes de tránsito, independiente y autónomo. En 1947 aparecieron los colectivos; la primera versión fueron los Station Wagon en que iban seis personas sentadas y el pasaje costaba un sucre. Como la demanda aumentó se adaptaron carrocerías para convertirlos en vehículos tipo micro bus para 16 personas. En la década de los años cincuenta los colectivos aumentaron en el 179% con relación a los buses (78%); y en los 60, el primero aumentó en 528% y los buses disminuyeron en el 3%.

La Comisión de Tránsito del Guayas inició sus labores con un cuerpo de 12 oficiales y 90 vigilantes. Su escuela de formación y sede comenzó en la manzana de las calles Chile, Brasil, Cuenca y Chimborazo que es donde se ubican sus actuales dependencias administrativas.

Tres meses después la CTG hizo el primer llamado a los ciudadanos que desearan formar parte de sus filas como vigilantes. Medio millar de hombre acudió. Con el pasar de los años la Comisión de Tránsito del Guayas fue la primera entidad que puso en servicio policial a la mujer ecuatoriana en las calles de Guayaquil. (Yandún, 2018)

#### **5.4.Principios procesales**

Cuando se habla de principios dentro del campo penal es de total relevancia enumerar los descritos en el artículo 5 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), como son el de oralidad, legalidad, favorabilidad, mínima intervención penal, oportunidad, imprescriptibilidad, y proporcionalidad; principios éstos de suma importancia para que no se vulneren derechos constitucionales a las partes procesales, pero dentro de la presente investigación lo que nos interesa resolver de acuerdo a nuestra problemática es el principio de proporcionalidad, pero antes de entrar analizar el principio de proporcionalidad daremos una breve definición sobre cada de los demás principios:

##### **5.4.1. Principio de oralidad**

Este principio establece que el proceso penal se desarrolla principalmente a través de audiencias orales, públicas y contradictorias. Esto permite una mayor interacción entre jueces, fiscales, defensores y partes, facilitando la mediación y la publicidad del proceso.

##### **5.4.2. Principio de legalidad**

Consagra que nadie puede ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal. Esto implica que las conductas punibles deben estar claramente definidas en la ley penal.

##### **5.4.3. Principio de favorabilidad**

Determinar que la ley penal más favorable al procesado debe aplicarse, incluso si es posterior a la comisión del delito. Esto ha permitido la excarcelación de muchos procesados por delitos relacionados con drogas.

#### **5.4.4. Principio de mínima intervención penal**

Busca limitar la aplicación del derecho penal como última ratio, priorizando otros mecanismos como la reparación integral a las víctimas y figuras como la suspensión condicional de la pena.

#### **5.4.5. Principio de oportunidad**

Permite que, en ciertos casos, cuando no exista un interés público gravemente comprometido, se pueda prescindir de la acción penal, buscando una justicia más eficiente y oportuna.

#### **5.4.6. Principio de imprescriptibilidad**

Establece que ciertos delitos graves, como los de lesa humanidad, no prescriben, es decir, pueden ser juzgados en cualquier momento, sin límite de tiempo. Estos principios buscan modernizar el sistema de justicia penal en Ecuador, garantizando los derechos de los procesados y la eficiencia del sistema, a través de un equilibrio entre las garantías y la persecución penal.

#### **5.4.7. Principio de proporcionalidad:**

Muñoz (2004), establece que el principio de proporcionalidad:

“Es un procedimiento relativamente sencillo e intersubjetivamente controlable, que tiene por objeto limitar la injerencia del Estado en la afectación de los derechos fundamentales de los ciudadanos, dicho en otras palabras, se debe aplicar el examen de proporcionalidad para evaluar la constitucionalidad de una medida restrictiva de derechos fundamentales, con fundamentación en una relación medio-fin, que debe ser idónea, legítima, útil y práctica para obtener los objetivos constitucionales planteados, además de ser útil su aplicación debe ser necesaria y adecuada para obtener un fin legítimo, es decir si existen varias opciones para lograr el fin, debe optarse por aquella opción de afectación de derechos fundamentales que sea más leve para lograr los objetivos constitucionales que es la satisfacción de otros derechos”.

Según Beccaria (2015), “en general, la proporcionalidad se predica el adecuado equilibrio entre la reacción penal y sus presupuestos, tanto en el momento de la individualización legal de la pena (proporcionalidad abstracta) como en el de su aplicación judicial (proporcionalidad concreta)”.

El principio de proporcionalidad se refiere precisamente a que debe existir un equilibrio entre la infracción y la pena, este principio ayuda a los administradores de justicia a imponer una sanción

penal, conforme a la gravedad del delito cometido y del daño causado a la víctima, en lo que respecta a las contravenciones de tránsito, con la entrada en vigencia del COIP, las sanciones son demasiado desproporcionadas con relación a la infracción cometida, sobre todo teniendo en cuenta que la ley no debe ser un instrumento sancionador, sino más bien debe ser una herramienta para evitar la realización de las infracciones de tránsito (Beccaria, 2015).

El principio de proporcionalidad suele estudiarse desde dos sentidos, el amplio y el estricto, pero este último se encuentra recogido dentro del primero. Por tanto, la proporcionalidad en sentido amplio engloba tres exigencias:

1. La exigencia de adecuación a fin: implica que bien el juez o el legislador tiene que elegir la medida o sanción que sea adecuada para alcanzar el fin que la justifica, para ello han de tener en cuenta el bien jurídico que se tutele. La pena optima ha de ser cualitativa y cuantitativamente adecuada al fin.
2. La exigencia de necesidad de pena: si se impone una pena innecesaria se comete una injusticia grave, para que la pena sea necesaria tiene que darse 3 requisitos: (los últimos dos dirigidas sobre todo al legislador, al juez solo en la medida en que tiene que individualizar).
  - a) La exigencia de menor injerencia posible o de intervención mínima: es decir, la sanción que se imponga ha de ser la menos grave posible de las que tengamos a disposición. Este requisito ha de exigirse tanto en el momento de la culminación de la pena abstracta (o determinación en abstracto de la pena: 10 a 15 años) como en la fijación de la pena en concreto (11 años).
  - b) La exigencia de fragmentariedad: lo que significa que al legislador penal no le compete castigar todos los delitos sino sólo aquellos que vayan contra bienes jurídicos susceptibles de protección penal y que solo se recurre al Derecho Penal frente a los ataques más graves e intolerables.
  - c) La exigencia de subsidiariedad: quiere decir que el Derecho Penal solo ha de intervenir de manera residual, cuando se demuestre que el resto de los mecanismos del orden jurídico han fracasado en la tutela de un bien jurídico agredido. En primera instancia nunca debe intervenir el Derecho Penal, sólo en última ratio.
3. La proporcionalidad en sentido estricto: se exige básicamente al juez para que este realice un juicio de ponderación o valoración donde valore la carga o gravedad de la pena (la cual

tiene que venir dada por determinados indicios: gravedad conducta, bien a proteger, etc.) y el fin que persigue con esa pena.

#### **5.4.7.1. Caracterización del Principio de Proporcionalidad de la Pena**

Tras insistir en el principio de culpabilidad (y como consecuencia de éste) los ilustrados hacían hincapié en el principio de la proporcionalidad entre los delitos y las penas “La proporción de la pena con respecto al delito que la motiva es un límite que necesariamente no pueden superar las diversas justificaciones del castigo estatal, para no convertirse en sí mismas arbitrarias.” (Beccaria, 1983, pág. 66)

Es por ello que el principio de proporcionalidad aparece unido a cualquier derecho penal liberal, más allá de la teoría de la pena que lo fundamente, y aun cuando la idea de proporcionalidad aparece mejor expuesta por las teorías retributivas que por las utilitarias se inauguró para explicar las teorías filosóficas de aquel tiempo.

Según, el tratadista (**Sánchez, 2007**) con respecto a la proporcionalidad menciona:

“Su conflicto con la lógica de la prevención sólo tendrá lugar cuando consideraciones preventivas pudieran conducir a sanciones superiores a lo que demandara el valor de la proporcionalidad, por ejemplo; pero no, en cambio, si la lógica preventiva llevara a proponer la imposición de sanciones inferiores a lo proporcionado”

De esta última forma debe entenderse el principio de proporcionalidad mínima. Y es que también las teorías utilitarias deben considerar algún criterio de justicia, sin el cual no podrían de ningún modo cumplir su finalidad de transmitir mensajes al condenado o a la población. Tanto en uno y otro caso la legitimación del derecho penal pasa por impedir la comisión de injusticias y arbitrariedades, mediante las cuales el Estado que impone penas sólo demuestra ser el más fuerte.

#### **5.4.7.2. Principio de Proporcionalidad de la Pena según la Constitución de la Republica del Ecuador.**

Hay que señalar que mediante el principio de proporcionalidad, se introducen las categorías de la anti juridicidad y la culpabilidad en el derecho constitucional, de tal modo que la responsabilidad de los particulares, para su existencia requiere de un daño efectivo a los bienes jurídicos protegidos y no meramente una intensión que se juzga lesiva; o sea que solo la protección de bienes jurídicos

realmente amenazados justifican la restricción de otros derechos y libertades, cuya protección igualmente ordena la Constitución.

Desde ese ámbito el asambleísta constituyente creyó oportuno redactar el principio de proporcionalidad de la pena como un mecanismo de equilibrio entre la potestad estatal y la ciudadanía y lo interpuso, en el artículo 76 numeral seis que textualmente dice:

“En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las Sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”. (**Constitución de Ecuador, 2008**)

Como queda claro, en esta parte la Constitución de la República del Ecuador (CRE) determina las garantías que existen en los procesos judiciales y claramente indica que los operadores de justicia deben emitir sanciones proporcionales a la infracción cometida.

Sin embargo, por dar un ejemplo y salirnos de la línea investigativa dentro de un proceso por el delito de peculado a pesar que la Constitución ecuatoriana establece el principio de proporcionalidad entre delitos y penas, lo que significa que a mayor delito se establecerá una mayor pena, este presupuesto teórico contrasta con la realidad, ya que se observa que el legislador al momento de establecer una pena lo hizo sin criterio técnico y atendiendo a particulares circunstancias especiales de coyuntura y de alarma social, lo que al final provocó una distorsión de este principio de proporcionalidad, generando como resultado que infracciones menores tengan penas severas equiparables a las infracciones más graves y viceversa. (**Yandún, 2018**)

Una vez analizado y entendido el principio de proporcionalidad, podremos decir en conclusión que el principio de proporcionalidad es en el cual las autoridades (jueces) deben adoptar medidas adecuadas, necesarias y proporcionales a la finalidad que se persigue, y dentro del campo del derecho penal este principio es crucial para que las penas sean justas y equitativas en relación a la gravedad del delito cometido.

#### **5.4.8. Infracciones de Tránsito**

##### **5.4.8.1. Delitos de tránsito**

Los delitos de tránsito son infracciones graves que violan las normas de seguridad vial y ponen en peligro la vida y la integridad física de las personas. Estos delitos están regulados por el COIP,



entre los principales delitos podemos decir el exceso de velocidad, conducción bajo la influencia de alcohol o drogas, etc; las consecuencias jurídicas para estas acciones pueden ser varias como las multas, pérdida de puntos en licencia de conducir, detención del automotor y cuando hablamos de delitos existe penas de privación de libertad.

El doctor (**Alvarado, 2021**), considera que delito de Tránsito:

“Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo”.

El COIP en su artículo 371 establece que las infracciones de tránsito son acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

Una infracción es un evento tan complejo por la inmensa cantidad de factores externos que pueden intervenir en ellos, consecuentemente las diferentes circunstancias en las que ocurra pueden tener consecuencias jurídicas muy distintas, ya sea consecuencias civiles, penales o simultaneas.

Según el mismo COIP las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones. Por lo que las infracciones de tránsito también se dividen en delitos y contravenciones, los delitos de tránsito están determinados en los Arts. 376 al 382 y en cambio las contravenciones de tránsito están determinadas en los Arts. 383 al 392 del Código Orgánico Integral Penal.

#### **5.4.8.2. Contravenciones de tránsito**

(**Cabanellas, 1998**) “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma”

Entonces podremos definir que las contravenciones de tránsito son infracciones menos graves que los delitos de tránsito y se producen por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de la ley, reglamentos y señales de tránsito, estas contravenciones son cometidas por conductores y por peatones.

Podremos mencionar algunas características de las contravenciones de tránsito:

Menor gravedad. - Las contravenciones son consideradas menos graves y no suelen implicar penas de prisión.

Sanciones pecuniarias. - Las contravenciones de tránsito por lo general incluyen multas, reducción de puntos en la licencia de conducir, trabajo comunitario, etc.

Inmediatez. - Las contravenciones de tránsito son detectadas y sancionadas de manera inmediata por los agentes de tránsito.

Entre las contravenciones más comunes podemos anotar no usar el cinturón de seguridad, usar el teléfono móvil mientras se está conduciendo.

#### **5.4.8.3.Diferencia entre contravenciones y delitos**

Es claro en identificar las diferencias entre las contravenciones y delitos de tránsito entre las que podemos anotar algunas:

Gravedad. – Los delitos de tránsito son más graves y pueden implicar penas de prisión, mientras que las contravenciones por lo general no conllevan penas, y es aquí donde radica nuestra problemática dentro del COIP se establece contravenciones de tránsito que llevan consigo penas privativas y adicionales multas, y reducción de puntos a la licencia de conducir, con lo que se vulnera el principio de proporcionalidad dentro de estas infracciones.

Sanciones. – Las contravenciones de tránsito por lo general sancionan con multas y otras medidas administrativas, mientras que los delitos siempre pueden incluir penas de prisión y multas, en este escenario también podremos decir que se violenta el principio de proporcional.

#### **5.5.Proporcionalidad en las contravenciones penales.**

Como ya se explicó en apartados anteriores la proporcionalidad asegura a las sanciones impuestas sean justas y adecuadas en relación con la gravedad de la infracción cometida.

Es por ello que el principio de proporcionalidad es fundamental para evitar sanciones excesivas o arbitrarias y que las sanciones impuestas a las contravenciones deben ser razonables y equitativas.

Creemos conveniente, que para que exista una aplicación válida del principio de proporcionalidad dentro de las contravenciones es necesario que exista lo siguiente:

Adecuación. – La sanción debe ser adecuada para corregir la conducta infractora y prevenir futuras infracciones

Necesidad. – La sanción debe ser necesaria, en otras palabras, no debe haber una medida menos gravosa que logre el mismo objetivo.

Proporcionalidad en el sentido estricto. – La sanción debe ser proporcional en relación con la infracción cometida, considerando tanto, los beneficios obtenidos como los perjuicios causados

El artículo 386 del **(COIP, 2014)** describe las contravenciones de tránsito de primera clase, sanciona la acción con tres consecuencias jurídicas (sanciones), como multa, reducción de puntos en licencia de conducir, y con privación de libertad, es decir por una sola conducta a la persona procesada le dictan sentencia con tres sanciones que, a nuestro criterio es desproporcionado, como se puede notar en la transcripción de dicho artículo

“Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.
3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública”

Como se observa en la contravención descrita la sanción se triplica, con lo que se demuestra que las sanciones no son proporcionales, en el caso del numeral 1 es doble puesto que se impone la pena privativa de libertad y multa, pero no hay reducción de puntos en la licencia de conducir.

En cambio, en el inciso segundo la sanción es doble, es decir, se impondrá reducción de puntos y retención del vehículo, lo que conlleva también una desproporcionalidad en las consecuencias jurídicas.

De lo analizado el derecho penal protege bienes jurídicos que son previamente establecidos, como el caso de delitos y estos como consecuencia jurídica tiene pena de privativa de libertad, al contrario, en el derecho contravencional protege regulaciones que en algunos casos no se trasgreden bienes jurídicos de personas.

Para entender pongamos un ejemplo: En un delito de tránsito puede existir una vulneración a la integridad física de la persona ( lesiones) y a la propiedad privada, por lo que se ajusta a la norma positiva penal y como es lógico debe existir una condena privativa de libertad, ahora que sucede si usted excede los límites de velocidad o no se coloca el cinturón de seguridad, que bien jurídico esta vulnerando?, a nuestro criterio nos estamos yendo en contra de norma ( antijuridicidad formal), por ende debe ser sancionado con una medida “alternativa” a la privación de la libertad, como puede ser una multa o reducción de puntos, pero solo una sanción no dos ni tres como actualmente están tipificadas en el artículo 386 del COIP.

### **5.6. Riesgo permitido**

(Roxin, 2012) establece que “la conducta no es penalmente relevante a pesar de que este se ponga en peligro, porque se pone en peligro bajo un riesgo permitido, es decir, no existe imputación objetiva cuando el sujeto realiza una conducta que está dentro del riesgo permitido”, para el autor todas las personas nos encontramos en un riesgo en todo momento ya sea cuando conducimos un vehículo, cuando caminamos por la acera, etc., la conducta es relevante penalmente cuando en función del riesgo permitido esta sobrepasa o excede lo que está permitido.

Para el mismo autor, establece que “las personas en sociedad de manera forzosa deben ponerse dentro de ese riesgo que se permite para que la sociedad misma funcione; sin embargo cuando se excede de este o cuando no se está dentro del riesgo permitido, es cuando resalta la imputación objetiva”, para entender esto demos un ejemplo de riesgo *no* permitido: conducir un vehículo cuando está en estado etílico, aquí hay una conducta y una causa que lleva a un resultado, entonces la conducta es conducir el vehículo en estado etílico, la causa es la ingesta de alcohol; y el resultado muerte de una persona por el accidente de tránsito, con este ejemplo nos referimos a un delito de tránsito, y su consecuencia jurídica sería la privación de libertad del conductor.

Ahora veamos que sucede cuando hablamos de riesgo *no* permitido en las contravenciones de tránsito, de la misma manera demos un ejemplo: Al manejar un vehículo y acelera excediendo los límites permitidos de velocidad, en este caso podemos observar una conducta y un resultado; la conducta sería exceder los límites de velocidad y poner en peligro a la sociedad por su imprudencia, lo que conlleva como consecuencia jurídica una sanción pecuniaria o en su defecto reducción de puntos a la licencia de conducir.

Como se observa la imposición de las penas en la contravención del artículo 386 del COIP son desproporcionadas, puesto que tienen triple sanción incluso privación de libertad y a nuestro criterio como se ha tipificado como “contravención de tránsito” las conductas recogidas en dicho artículo no se vulneraría bienes jurídicos que pueda conllevar privación de libertad, por lo que la presente investigación se basa que dicha norma es inconstitucional, y existe una proposición jurídica de la norma incorrecta.

### **5.7.Proposición jurídica**

Para varios autores expresan que las proposiciones jurídicas de una norma están compuestas por una parte descriptiva y otra sancionadora, por lo tanto, una conducta debe encajar perfectamente en la descripción de la norma (taxatividad), solo aquí existirá una infracción penal (contravención, delito).

La Corte Constitucional (CC) en su sentencia Nro. 025-16-SIN-CC, en el cual establece:

“La aplicación del principio de proporcionalidad, la potestad del Estado para sancionar se encuentra al mismo nivel que la finalidad que este persigue, equilibrando los perjuicios que ocasiona con su decisión y los beneficios que trae la potestad sancionadora. Es por esto que

las autoridades legislativas deben tipificar claramente las conductas ilícitas y las consecuencias razonable a esta, en función del bien jurídico afectado y la lesión que se ha provocado, deben, por lo tanto, sancionarse causando un daño inferior al que causó el infractor” **(Corte Constitucional)**

El tribunal alemán, de conformidad a su jurisprudencia determinó que el principio de proporcionalidad es la base en toda sanción que rige por subprincipios que recogimos en una pirámide de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto. Si aplicamos estos principios en las contravenciones de tránsito se podría determinar cuáles sanciones son proporcionales con base a los parámetros establecidos por el tribunal alemán, en el cual verifica si la sanción es proporcional con la parte descriptiva, tomando esto la proposición jurídica completa, así se da un estándar más claro y preciso, sin llegar a arbitrariedades.

Para explicar de una mejor manera la proposición de la norma jurídica contravencional de tránsito (art. 386 COIP) entre sanción y descripción o hipótesis lo veremos en la siguiente tabla.

<b>PROPOSICION DE LA NORMA JURÍDICA – PROPORCIONALIDAD ENTRE SANCIÓN Y DESCRIPCION</b>		
<b>PARTE DESCRIPTIVA</b>	<b>PARTE SANCIONADORA</b>	<b>PROPORCIONALIDAD DE LA SANCIÓN CON LA HIPOTESIS</b>
La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.	Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir	NO, existe proporcionalidad, puede cumplirse con otra sanción, no se cumple la necesidad, no existe proporcionalidad en sentido estricto
La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.		
La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente		
La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un		

<p><b>servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.</b></p>	<p><b>Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días</b></p>	
<p><b>La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.</b></p>		
<p><b>Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública</b></p>		

Como podemos observar, la descripción jurídica es completa, pero cuando nos referimos a la parte sancionatoria no concuerda con la hipótesis que plantea la norma, porque no se cumple el examen de proporcionalidad que establece el tribunal alemán excediéndose en la sanción, son considerar a la proporcionalidad en sentido estricto, por otro lado también se observa que no existe necesidad de establecer como sanción la pena privativa de libertad como sanción penal, como ya se quedó claro, dentro de las contravenciones de tránsito no cabe una sanción (privativa de libertad) sino una medida alternativa a la privación de libertad, como puede ser multa o reducción de puntos.

Dentro del campo procesal el momento que el juez observe los subprincipios del principio de proporcionalidad como son idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto) debe analizar la conducta desde la descripción y la realización con el resultado, y en caso de que no se proceda de esa manera se incurriría en una sanción desproporcionada como pasa con las contravenciones de tránsito.

En este sentido cuando las contravenciones de tránsito no afectan bienes jurídico-relevantes, por lo tanto, no deberían sancionarse con privación de libertad, puesto que en la descripción de la norma no se acoplan los subprincipios de la proporcionalidad para que sean sancionados con privación de libertad.

## **5.8. Derecho comparado**

### **a. Colombia.**

Las contravenciones de tránsito en Ecuador deben ser examinadas desde el campo internacional, la legislación colombiana determina las contravenciones de tránsito, dividiéndolas en categorías, establecidas con las consideraciones que mientras más reprochable es la conducta, mayor es la sanción.

Las infracciones de tránsito de Colombia se encuentran establecidas en el Código Nacional de Tránsito, que establece: “Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como los automovilistas (**Código Nacional de Tránsito Terrestre 2002**)

Las sanciones se aplican con base a la categoría de la infracción en que se ajusta la conducta, contravenciones y sanciones que se basan como en la peligrosidad que representa para la sociedad y bienes jurídicos protegidos, estos son delitos. De esta manera el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, las sanciones por infracción de tránsito establecen desde la categoría A hasta la F, siendo la categoría A la más leve.

“La categoría A, se encuentra 12 preceptos en los que el infractor debe ajustar su conducta. Para referir algunas de estas conductas que son sancionadas, la persona que no transita por el lado de la vía que le corresponde transitar por zonas que están prohibidas.



En la categoría B, encontramos 23 preceptos que igualmente el infractor puede ajustar su conducta, el que puede conducir un vehículo sin portar la licencia de conducir o hasta el llevar a menores de 10 años en el asiento delantero del vehículo.

Categoría C, establece 39 preceptos una de éstos es el conducir el vehículo con una licencia falsa o ajena o incluso al conducir el vehículo a niveles superiores a la velocidad máxima permitida.

Categoría D, se encuentran 15 preceptos, estas son las más graves, como cuando el infractor conduce un vehículo sin tener la licencia de conducir o conducir un vehículo público para un uso distinto al que es permitido.

En la categoría E, las infracciones son mayores, cuando se provee de combustible a un vehículo público con pasajeros en su interior o transportar elementos peligrosos como explosivos mientras hay personas a bordo del vehículo.

Finalmente, en la categoría F, considerada como la más graves, encontramos las infracciones que se cometen por el consumo de sustancias psicotrópicas como alcohol, o drogas lo que puede ocasionar incluso un delito de tránsito” (**Código Nacional de Tránsito Terrestre 2002**)

Como se puede observar en la transcripción de la normativa, sus sanciones son multas, en ninguna de éstas establece más de una sanción como en el caso de Ecuador, ni tampoco hay estas infracciones son sancionadas con pena privativa de libertad. Por lo tanto, dentro de la normativa colombiana se aplica la proporcionalidad de la sanción que van desde 4 hasta 45 salarios mínimos y solo en la categoría F según el grado en embriaguez o intoxicación serán las personas sancionadas con multa + suspensión de licencia + alguna acción comunitaria, esto aplicando el subprincipio de proporcionalidad de necesidad e idoneidad, pero no existe privación de libertad, situación muy diferente a la realidad del Ecuador.

## **6. Metodología**

### **6.1.Métodos**

Método es la forma de elaborar con orden determinados procesos para obtener un resultado. A continuación, se conceptualizó los métodos que han sido utilizados en la investigación:

#### *Deductivo*

Es una operación lógica que parte de conocimientos generales y pretende investigar el todo para llegar a conclusiones específicas. El método deductivo ayudó para que, mediante la

información recolectada sobre los beneficios y regímenes especiales, incumplimiento de la reparación material hacia la víctima y la ejecución de las sentencias, desarrollar las conclusiones racionales y específicas sobre su aplicación.

#### *Inductivo*

Es lo contrario al método deductivo, ya que permitió trabajar en aspectos de carácter específico para alcanzar razonamientos universales, los cuales fueron aplicados en el trabajo investigativo sobre las dificultades en la ejecución de la reparación material de la víctima previo a acogerse a los beneficios y regímenes especiales.

#### *Analítico*

Este método sirvió para examinar los diferentes problemas en la ejecución de sentencias de reparación material hacia la víctima. El análisis de cada problema brindó un enfoque más claro y preciso del problema de investigación.

#### *Comparativo*

Tiene como finalidad diferenciar figuras jurídicas de distintos ordenamientos con el fin de profundizar en el conocimiento del ordenamiento propio. Este método ayudó a realizar la comparación de diferentes perspectivas en cuanto a otros países, dando lugar a ciertos contrastes en cuanto a lo que refiere la reparación económica hacia la víctima.

### **6.2.Enfoque**

#### *Mixto*

Permitió integrar los datos cuantitativos y cualitativos que se obtuvieron en la investigación; así mismo, sirvió para un mejor análisis y comprensión del tema objeto de estudio.

### **6.3.Tipo de Investigación**

#### *Exploratoria*

Fue de tipo exploratoria porque contribuyó a la búsqueda de información secundaria y criterios que permitieron interpretar y comprender el principio de proporcionalidad y cuando se transgrede éste.

### **6.4.Técnicas**

#### *Entrevista*

Consiste en un diálogo entre el entrevistador y el entrevistado. Se tuvo un diálogo con 5 profesionales de derecho.

#### *Encuesta*

Es un cuestionario que contiene preguntas y respuestas para detectar la opinión pública sobre la problemática planteada. Por lo tanto, se aplicó a 15 profesionales en materia de Derecho.

### 6.5.Herramientas

Grabadora, cuaderno de apuntes, computadora, esferográficos, borradores y carpetas; mismos que sirvieron para tomar apuntes sobre aspectos importantes.

### 6.6.Materiales

Libros, códigos, diccionarios jurídicos, manuales, leyes, Constitución.

## 7. Resultados

### Objetivo 1: Analizar constitucionalmente la Sentencia Nro. 61-18-IN/23, respecto al principio de proporcionalidad.

La presente entrevista se ha realizado a cinco profesionales del derecho, que conozcan la sentencia de la Corte Constitucional Nro. 61-18-IN/23, si se aplica el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito.

**Tabla 1**

### Información recopilada de los entrevistados

Preguntas	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5
1. ¿Conoce la sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?	Si, conozco se refiere a la inconstitucionalidad de fondo de la frase pena privativa de libertad de cinco a quince días del artículo 383 del COIP	Claro que la conozco, en dicha sentencia es relevante en la cual la Corte Constitucional hace un análisis del test de proporcionalidad	En efecto la conozco perfectamente, puesto que dicha sentencia la Corte Constitucional habla sobre los criterios de proporcionalidad como son la idoneidad, necesidad y proporcionalidad	Si conozco como abogado es de suma importancia porque la Corte Constitucional hace una alegación que debe existir una adecuada aplicación entre la sanción y la conducta	Si la conozco, puesto que el órgano constitucional menciona que se violenta el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito
2. ¿Qué criterio le merece sobre el principio de proporcionalidad dentro de la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la	El principio de proporcionalidad se encuentra descrito en la Constitución de la República, por lo tanto, deben aplicarlo el	El principio de proporcionalidad el crucial dentro de un proceso penal, por lo que es necesario que los jueces el	Como se conoce las contravenciones de tránsito son tipos penales leves que no deben existir	Es interesante puesto que con ello se podría aplicar la proporcionalidad en los casos de contravenciones de tránsito ya	A mi criterio como son contravenciones de tránsito se debe siempre aplicar medidas no privativas de libertad, la Corte

Corte Constitucional?	momento que los legisladores creen las normas para no vulnerar este principio	momento apliquen este principio de conformidad a la conducta de la persona procesada	pena privativa de libertad	que en estos tipos penales no sería necesaria la pena privativa de libertad	Constitucional ha realizado el test de proporcionalidad y para mi no es necesario que estos tipos penales sean condenados con privación de libertad.
3 ¿Considera que se vulnera el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito, de acuerdo con Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?	A mi experiencia, el principio de proporcionalidad si se vulnera en las contravenciones de tránsito, puesto que tenemos las reglas claras con la sentencia de la Corte Constitucional, ya que la sanción debe ser proporcional a la conducta,	Si, las contravenciones son conocidas por no ser merecedoras de una sanción como es la privación de la libertad, y esto solo pasa en Ecuador, ya que como son infracciones leves no debe existir privación de libertad ni mucho menos más de una sanción lo que conlleva una exagerada y desproporcionada sanción en la materia contravencional de tránsito	Si se vulnera ya que según la Corte Constitucional se debe aplicar un test de proporcionalidad, y en las contravenciones penales se debe aplicar mucho más ya que tienen sanciones leves y no deben tener sanción con privación de libertad	La proporcionalidad es un principio fundamental el momento de emitir una sanción, ya que la sanción debe estar acorde con la conducta, es decir, si conduzco un vehículo sin haber obtenido licencia de conducir, ¿pero si puedo conducir? ¿Por qué razón me van a sancionar con privación de libertad?, si no he vulnerado ningún bien jurídico protegido de ninguna persona. Es por ello que a mi criterio si se vulnera este principio de proporcionalidad	Como tengo contestado en la pregunta anterior en las contravenciones de tránsito se debe siempre aplicar medidas no privativas de libertad, pero en Ecuador no se lo hace, lo que conlleva a la vulneración de este principio de proporcionalidad.
4 ¿Los jueces aplican el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito, conforme la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?	NO, esto debido que se acogen lo que determina la norma positiva, no analizan los subprincipios de idoneidad, necesidad y proporcionalidad estricta conforme determina la doctrina	A mi criterio los jueces no deben analizar el principio de proporcionalidad dentro de un proceso de tránsito, lo que debe haber una reforma a la norma penal.	Lo único que hacen los jueces es aplicar lo que esta tipificado en el COIP, y no analizan el principio de proporcionalidad que es fundamental para emitir una sentencia y sancionar.	En mi opinión no aplican, ya que debe ser fundamental esta aplicación o análisis de este principio ya que la sanción debe estar acorde a la conducta, es decir, mientras mas grave la conducta más fuerte la sanción	Los jueces, no aplican la proporcionalidad de la conducta, se fundamentan solo en el COIP, y aplican lo que esta descrito en la norma
5 ¿Considera que se debe reformar el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal	Claro, ya que como lo he manifestado en toda esta entrevista, como	De la lectura del artículo 386 del COIP, se puede observar no solo que son	Por supuesto que debe reformarse, ya que en dicho artículo existe mas de tres	Si, ya que al existir mas de una sanción se vulnera el principio de	A mi criterio no puede haber mas de una sanción en una contravención de

(COIP), para no aplicarse el principio de proporcionalidad, conforme lo determina la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?	están tipificada el artículo 386 del COIP, transgrede por completo el principio de proporcionalidad. Las conductas son leves para recibir una sanción de privación de libertad	desproporcionadas, sino que se sanciona con mas de una consecuencia jurídica, es decir, con privación de libertad y multa, mas reducción de pena, lo que si se debe reformar dicho artículo referente a su desproporcionalidad en sus sanciones	sanciones, cuando sus conductas no transgreden bienes jurídicos de otras personas.	proporcionalidad , siendo que las conductas no obedecen a ser graves se debe sancionar con solo la multa y se debe eliminar las demás sanciones	tránsito, esto debido que son conductas leves lo que no debe existir sanción privativa de libertad, y como mencioné anteriormente para mi debe ser sancionado por dar un ejemplo solo con una sanción pecuniaria.
--	--	---	--	---	---

## **Análisis e interpretación de las preguntas**

### **¿Conoce la sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?**

El artículo 76, numeral 6 de la Constitución de la República establece como garantía básica del debido proceso el principio por el que: “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

En este sentido la Corte Constitucional ha definido que la “la proporcionalidad exige que exista una adecuada correspondencia entre la sanción y la conducta o categoría de conductas que se reprochan, para que esta no sea excesiva atendiendo a la gravedad de la infracción o innecesaria para la consecución de la finalidad de interés general. También ha señalado que, al configurar las normas en el ámbito penal, corresponde al legislador aplicar los criterios de proporcionalidad y racionalidad dado que estos permiten evaluar si la ley penal guarda armonía con la protección y garantía de los derechos constitucionales.

Como se evidencia, el máximo organismo constitucional ha establecido en dicha sentencia que todos los tipos penales incluidos las contravenciones de tránsito deben cumplir el fin constitucional que es la idoneidad, necesidad y proporcionalidad previo a su tipificación en la norma positiva (COIP).

Como se puede observar lo manifestado por los profesionales del derecho, conocen íntegramente la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la CC, así mismo concuerdan que es de suma importancia la aplicación de la sentencia en el campo jurisdiccional, a fin de que no se siga vulnerando el principio de proporcionalidad.

**¿Qué criterio le merece sobre el principio de proporcionalidad dentro de la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?**

Como lo ha analizado la Corte Constitucional las sanciones previstas para individuos que infrinjan las normas y regulaciones en materia de tránsito, sean privativas o no privativas de la libertad, tiene como finalidad proteger un fin constitucionalmente válido, esto, es la seguridad vial, derecho que está relacionado con los derechos como la vida, salud, integridad, y libre tránsito, es por ello que en la Sentencia Nro. 61-18-IN/23, se refiere al test de proporcionalidad dentro de sus elementos tenemos:

**Idoneidad.** – Este elemento se refiere cuando la medida tomada sea adecuada para cumplir el fin constitucional, es decir, si una medida no es idónea si es que no constituye de forma alguna al fin constitucional. El propio órgano constitucional establece que la sanción de la privación de la libertad contribuye a alcanzar, en este caso proteger, el fin constitucional, esto es, salvaguardar los bienes jurídicos protegidos en las infracciones de tránsito, se encuentra que la sanción privativa de libertad cumple con el requisito de idoneidad.

**Necesidad.** - La medida debe ser necesaria, lo que significa que no debe existir otra medida menos restrictiva que pueda lograr el mismo objetivo con igual eficacia.

**Proporcionalidad en sentido estricto.** – Este elemento nos enseña que la medida o sanción debe ser proporcional en relación con los beneficios que se obtienen y los derechos que se restringen; lo que quiere decir, es un balance entre los efectos positivos de la medida impuesta y el grado de afectación de los derechos.

Como se observa en esta pregunta, todos los entrevistados establecen que en las contravenciones de tránsito las sanciones son desproporcionadas y que no se cumplen con los elementos del test de proporcionalidad, puesto que las mismas por tener sanciones leves, no se deben dictar medidas con privación de libertad, lo que puede conllevar a una vulneración a este principio procesal.

**¿Considera que se vulnera el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito, de acuerdo con Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?**

En la sentencia Nro. 61-18-IN/23 establece:

“La Constitución señala, entre otros, que son deberes y responsabilidades de las y los ecuatorianos: “4. Colaborar en el mantenimiento de la paz y de la seguridad.” Asimismo, reconoce y garantiza los derechos a la integridad física y a la libertad de tránsito; así como a acceder y disfrutar de los espacios públicos.<sup>12</sup> En línea de lo anterior, el principio de movilidad reconoce “el derecho a transitar libremente, priorizando su integridad física, mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley.

Para garantizar el disfrute de los espacios públicos, el constituyente previó, por ejemplo, que el Estado sea el responsable de la provisión de servicios públicos, entre ellos, el de vialidad. Por ello, como único propietario del territorio nacional y de las vías públicas, el Estado regula y administra su uso a fin de garantizar tanto la libertad de tránsito como la integridad física de todos los usuarios del servicio de vialidad.

En otras palabras, las regulaciones en materia de tránsito tienen la finalidad de garantizar, de manera equilibrada, varios derechos, como: la seguridad vial, la vida, la integridad física, la propiedad, entre otros. Y, para alcanzar estos fines, el Estado ha previsto normas de tránsito e impuesto diferentes sanciones para quienes las infrinjan, entre ellas, el uso del derecho penal a través de la tipificación de delitos y contravenciones de tránsito.

Las sanciones previstas para individuos que infrinjan las normas y regulaciones en materia de tránsito, sean privativas o no privativas de la libertad, tienen como finalidad proteger un fin constitucionalmente válido, esto es, la seguridad vial, la misma que puede estar relacionada con el ejercicio de varios derechos como son la vida, la salud, la integridad y el libre tránsito”. Por ello, es fundamental que en las contravenciones de tránsito se aplique el test de proporcionalidad”.

De dicha interrogante los entrevistados también concuerdan que se vulnera el principio de proporcionalidad, esto debido a la falta de aplicabilidad de su test establecido en la Sentencia Nro. 61-18-IN/23, puesto que se ha desarrollado de manera integral todos sus elementos como son la idoneidad, necesidad y proporcionalidad propiamente dicha

**¿Los jueces aplican el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito, conforme la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?**

De conformidad al artículo 172 de la Constitución de la Republica del Ecuador:

“Las juezas y jueces administrarán justicia con sujeción a la Constitución, a los instrumentos internacionales de derechos humanos y a la ley” (**Corte Constitucional del Ecuador, 2023**)

Asimismo, el artículo 5 del Código Orgánico de la Función Judicial establece:

“PRINCIPIO DE APLICABILIDAD DIRECTA E INMEDIATA DE LA NORMA CONSTITUCIONAL. – Las juezas y jueces, las autoridades administrativas y las servidoras de la función judicial, aplicarán directamente las normas constitucionales y las previstas en los instrumentos internacionales de derechos humanos cuando éstas sean más favorables a las establecidas en la Constitución, aunque las partes no las invoquen expresamente.

En la misma normativa positiva el artículo 6 menciona: INTERPRETACIÓN INTEGRAL DE LA NORMA CONSTITUCIONAL. - Las juezas y jueces aplicarán la norma constitucional por el tenor que más se ajuste a la Constitución en su integralidad. En caso de duda, se interpretarán en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos garantizados por la norma, de acuerdo con los principios generales de la interpretación constitucional.

Recogiendo esta normativa es claro verificar que los jueces deben atenerse a lo que establece los instrumentos internacionales, Constitución y normativa interna ya que para que en todo proceso en el que se determinan derechos y obligaciones se debe asegurar el derecho al debido proceso para lo cual la propia constitución ha incluida garantías básicas entre la que nos compete analizar: “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”

Cuando hablamos que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones, nos referimos que la norma no puede salirse del test de proporcionalidad que se exige, por lo tanto, los jueces en caso de duda en las contravenciones de tránsito respecto a este principio deben aplicar o deberían aplicar en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos garantizados en la norma, es decir, en las contravenciones de tránsito deben atenerse de aplicar sanciones no privativas de libertad.

Pero lo que sucede es que los jueces siendo legalistas, se someten a la integridad de la norma el momento emitir una sentencia en las contravenciones de tránsito, lo que hacen es aplicar el COIP, sin considerar la proporcionalidad de la infracción con la sanción, lo que también se violenta este principio procesal de proporcionalidad.



5. ¿Considera que se debe reformar el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), para no aplicarse el principio de proporcionalidad, conforme lo determina la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?

Por todo lo analizado en las anteriores interrogantes realizadas a profesionales del derecho, podemos concluir que es necesaria una reforma al artículo 386 del COIP, esto debido en primera instancia que de acuerdo con la Sentencia Nro. 61-18-IN/23, la CC, establece la aplicabilidad del test de proporcionalidad en el ámbito de contravenciones de tránsito, por otro lado es identificar que en el artículo que se pretende reformar existe una total desproporcionalidad entre las conductas descritas en dicho tipo penal y sus sanciones. Finalmente, también es necesaria la reforma puesto que los jueces lo único que realizan es aplicar el COIP, sin considerar la proporcionalidad de las sanciones con sus conductas.

Como se analizado también, y con la lectura del artículo es evidente que el tipo penal que se pretende reformar mantiene varias sanciones como son, privación de libertad, multa, reducción de puntos y algunos de los casos retención del vehículo, cuando las conductas no son graves como por ejemplo conducir un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducir, a nuestro criterio la reforma propuesta debe conllevar proporcionalidad entre la conducta realizada y su consecuencia jurídica (sanción).

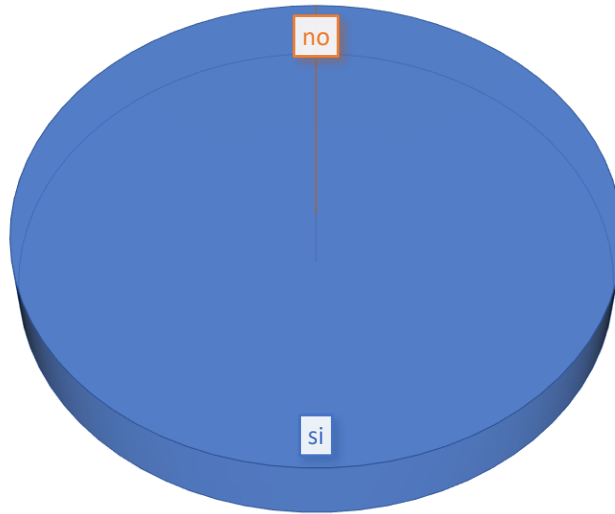
**Objetivo 2: Determinar la vulneración del principio de proporcionalidad en la contravención de tránsito de primera clase descrita en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal.**

La presente encuesta fue aplicada a treinta profesionales del derecho de la ciudad Cuenca y Loja. Está conformada por cinco preguntas obteniendo los siguientes resultados que se analizan a continuación:

**¿Está familiarizado con el contenido del artículo 386 del COIP?**

Figura 1  
***Resultados estadísticos***

## FAMILIARIZADOS CON EL ART. 386 DEL COIP



### Interpretación

Del total de los encuestados que corresponde al 100% están familiarizados con el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, puesto que todos son abogados expertos en derecho penal y tránsito y tienen conocimiento de este tipo penal.

### Análisis

Como se mencionó todos los encuestados confirmaron su conocimiento sobre el contenido y las implicaciones del artículo 386 del COIP, este resultado refleja un alto nivel de competencia y preparación entre los profesionales del derecho en relación con las normativas penales y de tránsito.

La totalidad de los abogados encuestados considera que las sanciones establecidas en el artículo 386 del COIP son claras y comprensibles. Podremos decir que este consenso sugiere que la redacción del artículo es efectiva en comunicar las consecuencias legales de la contravención de tránsito.

Aunque todos los encuestados están familiarizados con el artículo, existe un debate sobre si las sanciones respetan el principio de proporcionalidad. Algunos abogados señalaron que la pena privativa de libertad podría ser excesiva para la infracción analizada.

Por lo analizado, podemos concluir que la totalidad de los encuestados estén familiarizados con el artículo 386 del COIP demuestra la importancia de este artículo en la práctica legal diaria. Asimismo, han sugerido que se debe realizar un análisis continuo de las sanciones para asegurar que se mantenga el equilibrio entre las sanciones y las conductas, con esto se garantizaría que los derechos de los ciudadanos sean protegidos y que las sanciones sean aplicadas de manera equitativa.

**¿Cree que las sanciones establecidas en el artículo 386 del COIP son claras y comprensibles?**

**Figura 2**  
*Resultados Estadísticos*



### **Interpretación**

La totalidad de los encuestados consideran que las sanciones establecidas en el artículo 386 son claras, incluso manifiestan que las sanciones son pena privativa de libertad de tres días, multa; y, reducción de puntos, esta claridad en la redacción permite a los abogados interpretar y aplicar la ley de manera efectiva.

El 95% de los profesionales afirmaron que las sanciones son comprensibles para los ciudadanos. Sin embargo, el 5% manifestó que, aunque las sanciones son claras, podrían ser difíciles de entender para las personas sin formación legal.

## Análisis

De los resultados de la encuesta revela que las sanciones del artículo 386 del COIP son percibidas como claras y comprensibles por la mayoría de los abogados especializados en el campo del derecho penal y de tránsito. La comprensión de estas sanciones es esencial para la correcta aplicación de la ley y para garantizar que los ciudadanos estén informados sobre las consecuencias de sus acciones.

Sin embargo, la pequeña fracción de encuestados que consideran que las sanciones podrían ser difíciles de entender para el público sugiere que hay espacio para mejorar la comunicación y educación sobre estas normativas. Implementar campañas o programas de sensibilización y educación vial podría ser de ayuda para que se comprenda de mejor manera las sanciones del artículo 386 del COIP.

¿Cree que las sanciones establecidas en el artículo 386 del COIP respetan el principio de proporcionalidad?

**Figura 3**  
*Resultados Estadísticos*



## Interpretación

El 60% de los encuestado creen que las sanciones no respetan el principio de proporcionalidad; se centran que la sanción de pena privativa de libertad de tres días puede ser excesiva para ciertas infracciones, como conducir sin haber obtenido la licencia de conducir y consideran que las sanciones pecuniarias y reducción de puntos son suficientes.

En cambio, el 40% de los profesionales del derecho consideran que las sanciones establecidas en el artículo 386 del COIP respetan el principio de proporcionalidad. Estos profesionales argumentan que las sanciones son adecuadas para disuadir conductas peligrosas y mantener la seguridad vial.

### **Análisis**

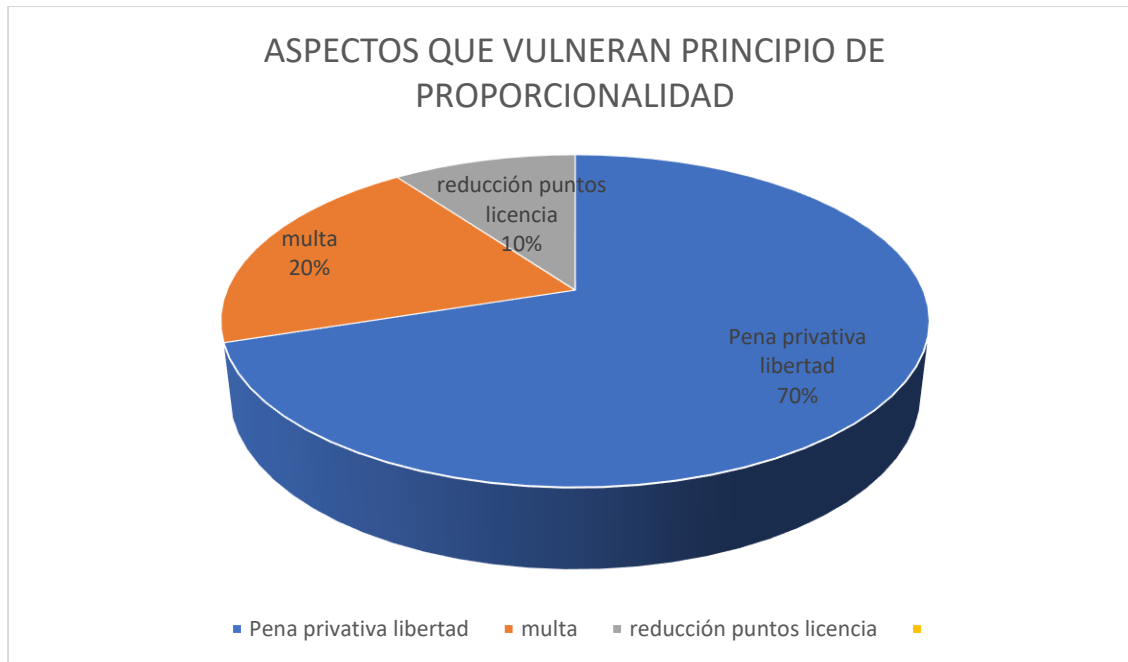
La mayoría de los abogados que consideran desproporcionadas las sanciones dentro del artículo 386 del COIP, se centran en la sanción de privación de libertad, puesto que argumentan que debe derogarse la dicha sanción o en su defecto dicha consecuencia jurídica se la debe aplicar en caso de reincidencia.

Como se ha mencionado a lo largo de esta investigación las contravenciones de tránsito son infracciones leves por ende no merecen una pena privativa de libertad, es por ello que la sanción dentro de la normativa analizada es excesiva y desproporcionada.

**¿En su opinión; ¿qué aspectos del artículo 386 del COIP podrían vulnerar el principio de proporcionalidad?**

**Figura 4**

*Resultados Estadísticos*



### **Interpretación**

El 70% de los encuestados consideran que la pena privativa de libertad es desproporcionada a las conductas descritas en el artículo 386 del COIP, argumentan que es excesiva en comparación con la gravedad de la infracción y que podrían ser más adecuada una sanción económica o reducción de puntos.

En cambio, el 20% de los abogados creen que la multa es excesiva para ciertos infractores, especialmente para las personas que son de bajos recursos económicos, por que se sugieren una escala de multas de conformidad a la capacidad económica del infractor.

Finalmente, el 10% de los encuestados consideran que la reducción de puntos es demasiada severa para una primera infracción y proponen una menor reducción para infractores que no sean reincidentes.

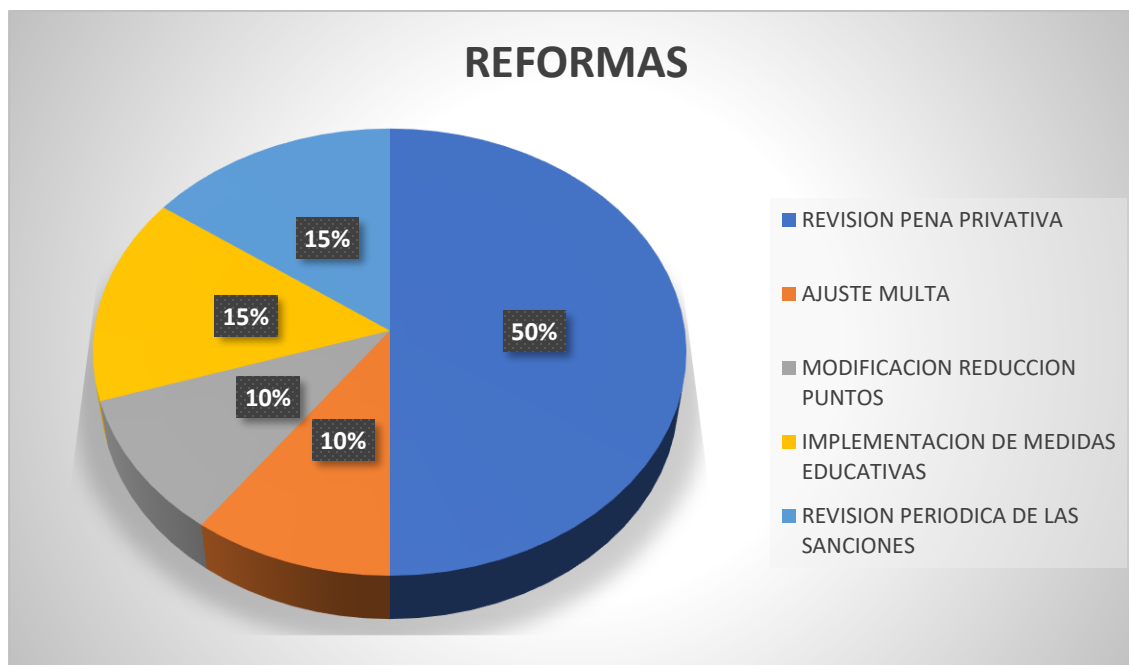
### **Análisis**

La mayoría de los encuestados piensan que las sanciones del artículo 386 en su conjunto, no respetan completamente el principio de proporcionalidad. Dicen que la combinación de pena privativa de libertad, multa y reducción de puntos resulta una carga excesiva para el infractor.

Por que podemos concluir que la mayoría de los encuestados consideran que las sanciones del dicho artículo vulneran el principio de proporcionalidad. De manera puntual la pena privativa de libertad es vista como excesiva por la mayoría de los encuestados. En cambio, aunque la multa y reducción de puntos se las podría considerar proporcionales, hay opiniones divididas sobre su adecuación en todos los casos, por lo tanto, los resultados analizados sugieren la necesidad de una reforma del artículo 386 del COIP con el fin de asegurar que las sanciones sean justas y equitativas, respetando el principio de proporcionalidad y adaptándose a la gravedad de las infracciones y las circunstancias individuales de los infractores.

**¿Qué reformas propondría para que las sanciones del artículo 386 del COIP, sean más proporcionales?**

**Figura 5**  
*Resultados Estadísticos*



### **Interpretación**

El 50% de los encuestados han manifestado que se debe realizar una reforma a la pena privativa de libertad respecto a dicho tipo penal, puesto que por ser una contravención de tránsito no debe conllevar una pena privativa de libertad y se debe propender a las otras medidas alternativas a la privación de libertad, lo que sugieren también los encuestados que en caso de

reincidencia se debe aumentar las sanciones pero de una manera escalonada, asegurando que las penas sean proporcionales a la gravedad de las infracciones.

Un 15% de los encuestados han manifestado que se debe revisar las multas del tipo penal estudiado debido que éstas deben ajustarse en función de los ingresos del infractor para así asegurar que las sanciones económicas sean equitativas y no excesivamente gravosas para personas de bajos ingresos.

El otro 15% de encuestado dice que se debe implementar programas obligatorios de educación vial y rehabilitación para los infractores, específicamente para los que cometen infracciones por primera vez. Aseguran que para ver resultados se les debe exigir trabajo comunitario, esta como una alternativa a la privación de la libertad.

Otros encuestados que corresponden al 10% dicen que debe existir una modificación en la reducción de puntos, es decir también podría existir un escalonamiento en la reducción de puntos según la gravedad de la infracción en lugar de aplicar la reducción de los diez puntos de manera directa.

Finalmente, otro 10% de los profesionales del derecho han dicho que debe haber una revisión periódica de las medidas o un monitoreo continuo de las sanciones para ajustar las penas según las infracciones cometidas.

## Análisis

Como se puede observar y de acuerdo con las encuestas la mayoría de los abogados han manifestado con base a su experiencia que debe existir reformas considerables al artículo 386, incluso dan algunas alternativas para que las sanciones sean proporcionadas a la conducta.

Como se conoce el principio de proporcionalidad es exigido en la Constitución de la Republica del Ecuador, es por lo que se ha podido evidenciar con esta pregunta que se vulnera este principio ya que las sanciones impuestas en el artículo 386 del COIP no se ajustan a las conductas tipificadas.

Para recordar la Corte Constitucional en la Sentencia Nro. 61-18-IN/23, se refiere al test de proporcionalidad dentro de sus elementos tenemos:



Idoneidad. – Este elemento se refiere cuando la medida tomada sea adecuada para cumplir el fin constitucional, es decir, si una medida no es idónea si es que no constituye de forma alguna al fin constitucional. El propio órgano constitucional establece que la sanción de la privación de la libertad contribuye a alcanzar, en este caso proteger, el fin constitucional, esto es, salvaguardar los bienes jurídicos protegidos en las infracciones de tránsito, se encuentra que la sanción privativa de libertad cumple con el requisito de idoneidad.

Necesidad. - La medida debe ser necesaria, lo que significa que no debe existir otra medida menos restrictiva que pueda lograr el mismo objetivo con igual eficacia.

Proporcionalidad en sentido estricto. – Este elemento nos enseña que la medida o sanción debe ser proporcional en relación con los beneficios que se obtienen y los derechos que se restringen; lo que quiere decir, es un balance entre los efectos positivos de la medida impuesta y el grado de afectación de los derechos.

Estos tres elementos son de suma importancia que para se cumpla con la proporcionalidad entre las conductas con las sanciones, y como se ha podido evidenciar la falta de proporcionalidad en el tipo penal 386 del COIP es cuestionable.

### **Objetivo 3: Determinar el impacto potencial de la reforma del Artículo 386 del COIP en la eficiencia del sistema judicial y en la confianza de la ciudadanía en la justicia penal.**

En el desarrollo de los objetivos anteriores se ha podido comprobar que hay una vulneración al principio de proporcionalidad, no solo por la irracionalidad de las sanciones que se prevé en la norma, si no porque las conductas no atentan a bienes jurídicos específicos, y que incluso por tratarse de una contravención de tránsito a nuestro criterio no es proporcional que se dicten medidas de restricción de libertad, es por ello, que a continuación se determinará el impacto potencial a las reformas al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), en la eficiencia del sistema judicial y la confianza de la ciudadanía en la justicia penal.

#### **Impacto en la Eficiencia del Sistema Judicial**

##### **1. Reducción de la Congestión Judicial:**

- Simplificación de procesos: Con la reforma incluye medidas para simplificar los procedimientos relacionados con las contravenciones de tránsito, podría reducir la carga de trabajo de los juzgados penales.

- despenalización de Infracciones: Menores. – La reforma podría despenalizar ciertas infracciones menores, permitiendo que se manejen administrativamente en lugar de judicialmente, liberando recursos judiciales para casos más graves.

## **2. Agilización de Resoluciones:**

- Procedimientos más rápidos. – Ajustes en los plazos y procedimientos podrían acelerar la resolución de casos, reduciendo el tiempo promedio de resolución

- Uso de tecnología. – La implementación de sistemas tecnológicos para la gestión de casos podrían mejorar la eficiencia y reducir errores.

## **3. Recursos y Capacitación:**

- Capacitación del personal: La reforma puede incluir programas de capacitación para jueces y personal judicial, mejorando la competencia y eficiencia en el manejo de contravenciones de tránsito.

## **Impacto en la confianza de la ciudadanía en la justicia penal**

### **1. Percepción de justicia y proporcionalidad:**

- Sanciones más justas. – Si la reforma ajusta las sanciones para que sean más proporcionales a la gravedad de las infracciones, la ciudadanía podría percibir el sistema judicial como más justo

- transparencia en la aplicación de la ley. – Una aplicación más clara y transparente de las sanciones podrían aumentar la confianza en el sistema judicial.

### **2. Mejora en la Comunicación:**

- Información accesible. – Proveer información clara y accesible sobre los cambios y sus beneficios pueden mejorar la percepción pública.

- Participación ciudadana. – Involucra a la ciudadanía en el proceso de reforma puede aumentar la aceptación y confianza en las nuevas medidas

### **3. Reducción de la impunidad:**

- Aplicación consistente de la Ley. – Una reforma que asegure la aplicación consistente y efectiva de las sanciones puede reducir la percepción de impunidad, aumentando la confianza en el sistema jurisdiccional.

Por todo lo anotado, una reforma bien diseñada del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal tiene el potencial de mejorar significativamente la eficiencia del sistema de justicia y aumentar la confianza de la ciudadanía en la justicia penal específicamente en el juzgamiento de las contravenciones de tránsito. Es importante que las reformas se basen en principios de proporcionalidad y justicia, y que se comunique de mejor manera a la ciudadanía para maximizar su impacto positivo.

## **8. Discusión**

En todos los tipos penales se incluyen consecuencias jurídicas (sanciones) que tiene un mínimo y un máximo de duración. El poder legislativo es el encargado de establecer la duración de dichas sanciones; sin embargo, el momento de regular las sanciones se debe respetar el principio de proporcionalidad de las penas conforme a la conducta.

Por varias ocasiones y de la lectura del Código Penal nos encontramos que el legislador transgrede el principio de proporcionalidad, solo porque consideran que “se necesitan penas duras que sirvan como ejemplo para la sociedad”

**(Hobbes Thomas, 2017)** indicó:

“Aunque todos los delitos sean injustos, no todos son *igualmente injustos*. Si el daño que es causado a quien comete un delito resulta menor que el beneficio obtenido por el delito, entonces el daño no es propiamente una pena. Por el contrario, si el castigo es excedente o mayor el beneficio obtenido por el delito, tampoco se estará en presencia de una pena sino frente a un acto de hostilidad”.

**(Beccaria, 1983)**, ha señalado:

“Que debe existir una escala de penas graduadas, de la mayor has la menos dura; las mayores corresponderían a las mas oscuras de las acciones humanas. El

legislador debía tener cuidado de no fijar penas duras para los delitos de “primer grado”.

Según lo señalado por el autor indica en su obra que el principio de proporcionalidad de las penas consiste en que la cantidad de una sanción corresponda al tamaño de la ofensa que produce el delito en la sociedad.

Por el contrario (**Bentham**) escribió una serie de reglas que deben ser aplicadas al principio de proporcionalidad de las penas y refirió que cuanto mayor sea la ofensa producida por el delito, mayor debe ser la gravedad del castigo

El principio de proporcionalidad es un concepto fundamental dentro del derecho penal constitucional, que busca asegurar que las sanciones impuestas sean adecuadas y justas con relación con la gravedad del delito cometido.

Robert Alexy en su obra “Teoría de los Derechos Fundamentales”, menciona que el principio de proporcionalidad se compone de tres subprincipios: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto; estos garantizan que cualquier medida restrictiva de derechos sea adecuada, necesaria y equilibrada en relación con el objetivo perseguido

Estos autores con sus obras han contribuido al entendimiento y aplicación del principio de proporcionalidad en el derecho penal, proporcionando una base teórica sólida para su implementación en la práctica jurisdiccional.

Cuando nos referimos a las contravenciones de tránsito es factible nombrar a los autores

(**Tapia, 2020**) en su estudio menciona que “las sanciones de tránsito son a menudo desproporcionadas y excesivas. Argumentan que una sola infracción puede resultar en múltiples sanciones, lo cual va en contra del principio de proporcionalidad y afecta los principios constitucionales fundamentales”.

Como resumen podemos decir que el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito exige que sus sanciones sean adecuadas, necesarias y equilibradas en relación con la infracción cometida; es por ello que este principio es fundamental para asegurar la justicia y evitar la imposición de sanciones arbitrarias o excesivas, como es el caso del artículo 386 del COIP, que

además de ser desproporcionadas tiene varias sanciones, es por ello que raya en la desproporcionalidad.

Para poder ilustrar de mejor manera como se aplicaría el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito debemos considerar un caso hipotético:

Juan es detenido por exceder el límite de velocidad en una zona escolar, la velocidad permitida es de 30 km/h, y Juan registrado a 50 km/h

Como se debería aplicar el principio de proporcionalidad tomando en consideración sus subprincipios:

Idoneidad. - La sancione debe ser adecuada para disuadir al conductor y a otros de cometer la misma infracción en un futuro. En este caso la multa y la reducción de, deben ser las medidas idóneas para alcanzar el objetivo del tipo penal.

Necesidad. – Se debe evaluar si existe una medida restrictiva que pueda lograr el mismo objetivo. En lugar de imponer una multa muy alta, se podría considerar una multa más moderada y la obligación a cursos de capacitación en educación vial, con lo que también se puede prevenir futuras infracciones

Proporcionalidad en sentido estricto. – Se debe asegurar que la sanción no sea excesiva con relación a la gravedad de la infracción. En este caso una sanción extremadamente alta puede considerarse desproporcionada, especialmente si el conductor no tiene antecedentes penales, es decir la sanción debe equilibrar adecuadamente la necesidad de castigar y disuadir la conducta peligrosa con la protección de los derechos del infractor.

## 9. Conclusiones

1. Que hay falta de claridad en la redacción del artículo 386 del COIP, puesto que ha llevado a interpretaciones inconsistentes y aplicación desigual de sanciones.

2. Que las penas del artículo 386 del COIP son excesivas y desproporcionadas de acuerdo con la conducta.

3. Que todos los tipos penales incluidos las contravenciones de tránsito deben cumplir el fin constitucional que es la idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto previo a su tipificación en la norma positiva.

4. Que es necesaria la reforma al artículo 386 del COIP, puesto que sus sanciones descritas son desproporcionadas y excesivas conforme a las conductas descritas en dicho artículo.

5. Se ha evidenciado que los jueces cuando se juzgan contravenciones de tránsito no aplican el principio de proporcionalidad.

6. Dentro de la investigación se ha podido establecer que los jueces no aplican la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional, en la cual se establece la aplicación del test de proporcionalidad.

7. Se ha podido evidenciar dentro del presente trabajo que la contravención de tránsito del artículo 386 del COIP, mantiene más de una sanción como es la pérdida de libertad, multa, reducción de puntos y retención vehicular en algunos casos, siendo estas desproporcionadas de acuerdo con la conducta establecida en el tipo penal.

8. Hemos podido identificar que la pérdida de libertad en la contravención de tránsito del Artículo 386 del COIP, es excesiva y desproporcionada, puesto que la conducta descrita no es susceptible de restringir la libertad, no se trata de una conducta grave que pueda afectar bienes jurídicos de otras personas.

## 10.Recomendaciones

1. Se recomienda la reforma del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, de la siguiente manera:

**Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase.** - Será sancionado con multa del 50% un salario básico unificado del trabajador en general:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 3, se aplicará la reducción de puntos en caso de ser reincidente.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

2. Se recomienda a los jueces que juzga contravenciones de tránsito apliquen el principio de proporcionalidad el momento que evidencien que sus sanciones son excesivas.

## 11. Bibliografía

- Alvarado, J. (2021). *Ley de Transito*.
- Beccaria, C. (1983). *Tratado de los delitos y de las penas*. UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID.
- Bentham. (s.f.). *Introducción to the principles of morals and legislation*.
- Cabanellas, G. (1998). *Diccionario Jurídico*.
- Código Nacional de Tránsito Terrestre 2002. (s.f.).
- COIP. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*.
- Constitución de Ecuador. (2008).
- Corte Constitucional del Ecuador. (2023). Sentencianro. 61-18-IN/23.
- Corte Constitucional del Ecuador Sentencia 025-16-SIN-CC (Corte Consitucional del Ecuador 2016).
- Corte Constitucional. (s.f.). Sentencia Nro. 025-16-SIN-CC.
- Hobbes Thomas, L. o. (2017). Mexico: Fondo de Cultura Económica.
- Roxin, C. (2012). *La imputación objetiva en el Derecho Penal*. Grijiley.
- Sánchez, J. S. (2007). *La teoría de la determinación de la pena*.
- Tapia, A. y. (2020).
- Yandún, C. (2018). *REFORMA AL ARTÍCULO 386 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, CON EL FIN DE SUPRIMIR LA PENA PRIVATIVA DE LA LIBERTAD*.  
Obtenido de <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/8201/1/PIUSDAB049-2018.pdf>



## **11. Anexos**

### **Anexo 1**

#### **Entrevistas**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA**  
**CARRERA DE DERECHO**

**Estimados profesionales del derecho, de la manera mas respetuosa solicito a usted se digne contestar las preguntas de esta entrevista, que tiene como finalidad elaborar el trabajo de investigación denominado “Reforma al artículo 386 del COIP referente al principio de proporcionalidad”**

**Objetivo Dos: Determinar la vulneración del principio de proporcionalidad en la contravención de tránsito de primera clase descrita en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal.**

**Nombre del entrevistado:**

- **¿Conoce la Sentencia Nro. 61-18-IN/23, emitida por la Corte Constitucional?**
- **¿Qué criterio le merece sobre el principio de proporcionalidad dentro de la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?**
- **¿Considera que se vulnera el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito, de acuerdo con Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?**

- **¿Los jueces aplican el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito, conforme la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?**
- **¿Considera que se debe reformar el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), para no aplicarse el principio de proporcionalidad, conforme lo determina la Sentencia Nro. 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?**

## **Anexo 2**

### **Encuestas**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA**  
**CARRERA DE DERECHO**

**Estimados profesionales del derecho, de la manera más respetuosa solicito a usted se digne contestar las preguntas de esta encuesta, que tiene como finalidad elaborar el trabajo de investigación denominado “Reforma al artículo 386 del COIP referente al principio de proporcionalidad”**

**Objetivo dos: Analizar constitucionalmente la Sentencia Nro. 61-18-IN/23, respecto al principio de proporcionalidad.**

Nombre del entrevistado:

- **¿Está familiarizado con el contenido del artículo 386 del COIP?**
- **¿Cree que las sanciones establecidas en el artículo 386 del COIP son claras y comprensibles?**
- **¿Cree que las sanciones establecidas en el artículo 386 del COIP respetan el principio de proporcionalidad?**
- **¿En su opinión; ¿qué aspectos del artículo 386 del COIP podrían vulnerar el principio de proporcionalidad?**

- **¿Qué reformas propondría para que las sanciones del artículo 386 del COIP, sean más proporcionales?**

## Anexo 3

### Certificado Abstract:

#### *CERTIFICADO DE TRADUCCIÓN.*

En calidad de docente de Idioma Inglés con título de Tercer Nivel, con número de registro Senescyt N° 1008-16-1439592, **CERTIFICO** que:

La traducción del resúmen al idioma Inglés del proyecto de investigación cuyo titulo versa: **“REFORMA AL ARTÍCULO 386 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL REFERENTE AL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD”** presentado por **Hugo Alexander Barragán Cedeño**, con cédula de ciudadanía N° 1206084228, estudiante de la carrera de Derecho, perteneciente a la Universidad Nacional de Loja, de la Unidad de Estudios a Distancia (UED), lo realizó bajo mi supervisión y cumple con una correcta estructura gramatical del Idioma.

Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad y autorizo al peticionario hacer uso del presente aval para los fines académicos legales.

Loja, 20 de Agosto de 2024.

**Atentamente,**



---

Lic. Karen Paola Cordova Jumbo  
**DOCENTE DE IDIOMA INGLÉS**  
CI:1104808603

