



Universidad
Nacional
de Loja

Universidad Nacional de Loja

Facultad Jurídica, Social y Administrativa

Carrera de Derecho

“El estudio jurídico de las contravenciones de tránsito y el abuso de derecho por la concurrencia de sanciones e infracciones, afectando al trabajo de los conductores que poseen algunas categorías y tipos de licencias profesionales no profesionales.”

Trabajo de Integración
Curricular previo a la obtención
del título de Abogado.

Autor:

Pablo René Pardo Rueda

Director:

Dr. Fernando Filemon Soto Soto. Mg. Sc.

Loja – Ecuador

2024

CERTIFICADO DE CULMINACIÓN Y APROBACIÓN DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, **Soto Soto Fernando Filemon**, director del Trabajo de Integración Curricular denominado **EL ESTUDIO JURÍDICO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y EL ABUSO DE DERECHO POR LA CONCURRENCIA DE SANCIONES E INFRACCIONES, AFECTANDO AL TRABAJO DE LOS CONDUCTORES QUE POSEEN ALGUNAS CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS PROFESIONALES NO PROFESIONALES**, perteneciente al estudiante **PABLO RENE PARDO RUEDA**, con cédula de identidad N° **1104293160**.

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.

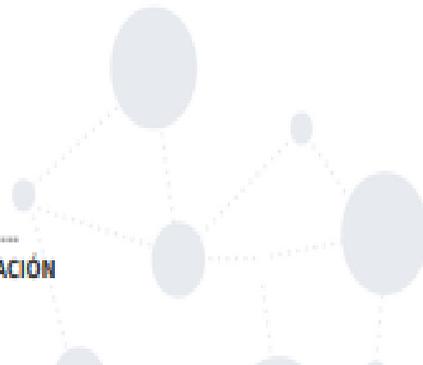
Loja, 15 de Marzo de 2024



FERNANDO FILEMON
SOTO SOTO

F)

DIRECTOR DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR



Autoría

Yo, **Pablo René Pardo Rueda**, declaro ser autor del presente Trabajo de Integración Curricular y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos, de posibles reclamos y acciones legales, por el contenido de la mismo. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi Trabajo de Integración Curricular en el Repositorio Digital Institucional- Biblioteca Virtual.

Firma:

Cédula: 1104293160

Fecha: Loja, 19 de diciembre del 2024

Correo electrónico: pablo.r.pardo@unl.edu.ec

Teléfono: 0985124210

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

Yo, **Pablo René Pardo Rueda**, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular denominado, “**El estudio jurídico de las contravenciones de tránsito y el abuso de derecho por la concurrencia de sanciones e infracciones, afectando al trabajo de los conductores que poseen algunas categorías y tipos de licencias profesionales no profesionales**” 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 la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido 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 Integración Curricular que realice un tercero. Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 19 días del mes de diciembre del dos mil veinticuatro.

Firma:

Autor: Pablo René Pardo Rueda

Cédula: 1104293160

Dirección: Parroquia Sucre barrio Pedestal - Loja - Ecuador.

Correo electrónico: pablo.r.pardo@unl.edu.ec

Teléfono: 0985124210

DATOS COMPLEMENTARIOS:

Director del Trabajo de Integración Curricular o de Titulación:

Dr. Fernando Filemon Soto Soto.Mg. Sc.

Dedicatoria

Al finalizar el presente Trabajo de Integración Curricular quiero dedicarlo en primer lugar a Dios, por la vida y por la oportunidad de alcanzar otro logro más profesionalmente.

A mi Padre por ser mi guía espiritual desde el cielo siendo un cimiento esencial de mi vida, a mi Madre y hermanas Marilyn y Ludy por ser mi apoyo incondicional, así mismo a todos mis familiares por su afecto y apoyo.

A las autoridades Decana Dra. Paulina Moncayo y ex director de la carrera de Derecho Dr. Diosgrafo Chamba, docentes compañeros y amigos, por hacer de la vida universitaria más atractiva, por esas grandes experiencias estupendas que compartimos, por su apoyo y ánimo firme.

Pablo René Pardo Rueda

Agradecimiento

A la Universidad Nacional de Loja por la acogida dentro de sus aulas; a la Facultad Jurídica, Social y Administrativa; a la prestigiosa carrera de Derecho, a sus autoridades y educativos por haber impartido sus conocimientos durante toda la formación académica.

De manera muy especial y sincera un agradecimiento al Dr. Fernando Filemon Soto Soto Mg. Sc. por su orientación, tiempo paciencia y profesionalismo brindados durante el proceso de realización del presente trabajo de integración curricular.

Así mismo, agradezco a todas las personas que me brindaron el apoyo para la realización de este Trabajo de Integración Curricular y a todos los profesionales que me colaboraron con sus criterios y conocimientos para la culminación de esta investigación.

Pablo René Pardo Rueda

Índice de Contenidos

Portada.....	I
Certificación	II
Autoría	III
Carta de autorización.....	III
Dedicatoria.....	V
Agradecimiento.....	VI
Índice de Contenidos	VII
Índice de Gráficos	X
Índice de Tablas	X
Índice de Gráficos	X
Índice de Anexos.....	XI
1. Título	1
2. Resumen	2
2.1. Abstract.....	4
3. Introducción.....	6
4. Marco Teórico.....	12
4.1. Derechos Constitucionales aplicados a la materia de tránsito.....	12
4.1.1. Tutela Efectiva.....	12
4.1.2. Debido Proceso	14
4.1.3. Seguridad Jurídica	16
4.1.4. No revictimización.....	18
4.2. Principios Constitucionales en materia de tránsito	19
4.2.1. Oralidad.....	20
4.2.2. Mínima Intervención.....	21
4.2.3. Proporcionalidad.....	22
4.2.4. Celeridad	23
4.2.5. Inmediación.....	25

4.2.6. Contradicción	26
4.3. Infracciones de Tránsito.....	27
4.3.1. Definición	27
4.3.2. Clases de Infracciones	29
4.4. Delitos	32
4.4.1. Teoría del Delito.....	32
4.4.2. Definición del Delito.....	35
4.4.3. Sujetos del Delito	36
4.4.4. Clasificación de los Delitos.....	38
4.4.5. Factores de los delitos de Tránsito	41
4.5. Contravenciones	44
4.5.1. Antecedentes Históricos	49
4.5.2. Definiciones.....	51
4.5.3. Clasificación.....	52
4. 6. De las licencias de conducir	55
4.6.1. Categorías y Tipos de Licencias	55
4.6.2. Licencias bajo el sistema de puntaje.....	59
4.6.3. Vigencia de las licencias	59
4.6.4. Costo de multa por contravención	61
4.6.5. Que categoría de licencia sirve como medio de trabajo	63
4.6.6. Las infracciones de tránsito más comunes	65
4.6.7. Las Unidades de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los GADS.	67
4.6.9. Competencias.....	68
4.6.10. Agentes Civiles de tránsito de los GADS	69
4.6.11. Policías de Tránsito	70
4.6.12. De la boleta de citación en las contravenciones de tránsito	71
4.7. El abuso de derecho.....	72
4.7.1. Naturaleza jurídica del abuso del derecho	72
4.7.2. Naturaleza jurídica de la conducta abusiva	73
4.7.3. La perspectiva del abuso del derecho en las sanciones de tránsito	74
4.8. Legislación Nacional.....	75
4.8.1. Constitución de la Republica del Ecuador.....	75
4.8.2. Código Orgánico Integral Penal (COIP)	76

4.8.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV).....	77
4.8.4. Reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV).....	78
4.8.5. Agencia Nacional de Transito (ANT)	79
4.8.6. Proyecto de Ley.....	79
4.9. Derecho Comparado	83
4.9.1. Legislación de España	84
4.9.2. Legislación Chilena	87
4.9.3. Legislación Argentina	88
5. Metodología.....	90
5.1. Materiales utilizados.....	90
5.1.1 Métodos.....	91
5.2. Técnicas.....	96
5.3. Observación documental	97
6. Resultados.....	98
6.1. Resultados de Encuestas.....	98
6.2. Resultados de Entrevistas	109
6.3. Estudio de Caso	131
7. Discusión	135
7.1. Verificación de Objetivos	135
7.2. Verificación de Objetivo General	136
8. Conclusiones	142
9. Recomendaciones	144
9.1. Lineamientos propositivos.....	145
10. Bibliografía	149
11. Anexos.....	154

Índice de Gráficos

Índice de Tablas

Tabla 1. Conoce usted cuantos puntos son instituidos en su licencia de conducir al emitirla por primera vez.

Tabla 2. Piensa usted que el abuso de Derecho por los agentes civiles de tránsito, al sancionar disminuyen el acceso a más fuentes de trabajo para los conductores.

Tabla 3. Cree usted que la concurrencia de contravenciones e infracciones perjudican a los profesionales del Volante.

Tabla 4. Considera usted que las contravenciones de tránsito que generan la reducción de puntos, deberían sancionarse acorde al automotor con el cual se cometió la infracción, como también conforme a su categoría y tipo de licencia.

Tabla 5. Está de acuerdo usted que se instauren 30 puntos individuales para cada tipo de licencia que adquieran los conductores del volante, previa aprobación de cursos por las entidades acreditadas por la ANT.

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Conoce usted cuantos puntos son instituidos en su licencia de conducir al emitirla por primera vez.

Gráfico 2. Piensa usted que el abuso de Derecho por los agentes civiles de tránsito, al sancionar disminuyen el acceso a más fuentes de trabajo para los conductores.

Gráfico 3. Cree usted que la concurrencia de contravenciones e infracciones perjudican a los

profesionales del Volante.

Gráfico 4. Considera usted que las contravenciones de tránsito que generan la reducción de puntos, deberían sancionarse acorde al automotor con el cual se cometió la infracción, como también conforme a su categoría y tipo de licencia.

Gráfico 5. Está de acuerdo usted que se instauren 30 puntos individuales para cada tipo de licencia que adquieran los conductores del volante, previa aprobación de cursos por las entidades acreditadas por la ANT.

Índice de Anexos

1. Título

El estudio jurídico de las contravenciones de tránsito y el abuso de derecho por la concurrencia de sanciones e infracciones, afectando al trabajo de los conductores que poseen algunas categorías y tipos de licencias profesionales no profesionales.

2. Resumen

El presente trabajo de integración curricular titulado **“El estudio jurídico de las contravenciones de tránsito y el abuso de derecho por la concurrencia de sanciones e infracciones, afectando al trabajo de los conductores que poseen algunas categorías y tipos de licencias profesionales no profesionales”**; tiene como finalidad analizar las disposiciones que garantiza la Constitución de la República del Ecuador a través de su régimen vigente como lo determina en su artículo 76 numeral 6, siendo la norma suprema que establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales; con el objetivo de controlar la reducción de puntos acorde a cada categoría y tipo de licencia de conducir con la que se cometa una contravención de tránsito, no siendo debidamente proporcional esta reducción de puntos, ya que se ejecuta de forma generalizada por todas las categorías y tipos licencia que posea un conductor profesional no profesional.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV), en su artículo 97 inciso 1, expresa tácitamente que las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para que quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría; donde se puede determinar que se están vulnerando los derechos y principios Constitucionales.

Palabras clave: Categorías y tipos de licencias, contravenciones, sanciones, infracciones, abuso de derecho.

2.1. Abstract

The present curricular integration work entitled “The legal study of traffic contraventions and the abuse of right by the concurrence of sanctions and infractions, affecting the work of drivers who hold some categories and types of non-professional professional licenses”; has the purpose of analyzing the provisions guaranteed by the Constitution of the Republic of Ecuador through its current regime as determined in its article 76 numeral 6, being the supreme norm that will establish the due proportionality between infractions and criminal sanctions; with the objective of controlling the reduction of points according to each category and type of driver's license with which a traffic violation is committed, not being properly proportional this reduction of points, since it is executed in a generalized manner for all categories and types of license that a non-professional professional driver possesses.

The Organic Law of Land Transportation, Transit and Road Safety (LOTTTSV), in its Article 97 paragraph 1, tacitly states that driver's licenses will be granted under the scoring system; at the time of issuance, the document will have qualification points for all applicable categories of driver's licenses for those who obtain it for the first time, proceed to renew it or change category; where it can be determined that Constitutional rights and principles are being violated.

Key words: Categories and types of licenses, contraventions, sanctions, infractions, abuse

of rights.

3. Introducción

En la presente investigación titulada “El estudio jurídico de las contravenciones de tránsito y el abuso de derecho por la concurrencia de sanciones e infracciones, afectando al trabajo de los conductores que poseen algunas categorías y tipos de licencias profesionales no profesionales”, se trata de demostrar que la concurrencia de infracciones determinadas en la ley que permite el abuso de derecho, en efecto con este tipo de contravenciones instituidas en el Código Orgánico Integral Penal establece el procedimiento que se llevará a cabo para sancionar las conductas contrarias a la ley, pero la problemática surge específicamente en el artículo 644, en el inciso 5 la aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir, en efecto se da cuando un conductor no profesional que posee una licencia tipo A o B, este sujeto al ingresar a un nuevo curso de capacitación como aspirante facilitado por cualquier entidad autorizada por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la cual determina ciertos requisitos para su ingreso y así obtener la licencia profesional tipo C o E etc., este individuo arrastraría el puntaje que posea, supongamos que posee 20 puntos en las licencias no profesionales o profesionales, es decir que el sistema de la ANT arroja el puntaje general para todas categorías y tipos de licencias que posea este sujeto profesional del volante, lo cual se encuentra tipificado en la LOTTTSV inciso 1, como citaba el anterior ejemplo si poseía 20 puntos; es ahí cuando surge la problemática ya que por lógica este

nuevo tipo de licencia profesional debería contar con la instauración de 30 puntos, y no cargarle los mismos 20 puntos de la licencia no profesional, entonces de que le serviría al conductor obtener una nueva categoría y tipo de licencia, ya que el profesional del volante se vería totalmente afectado en dos aspectos como conductor no profesional a profesional a la vez económico al pagar una cantidad determina por la ANT, tanto en la especie de la licencia como en el curso realizado, así que también en la parte laboral al emitir el certificado del conductor saldría con 20 puntos el cual es muy indispensable y necesario ya que prácticamente vendría hacer su hoja de vida; de esta manera se perjudica a los profesionales del volante vulnerando el derecho al trabajo, generándose una parcialidad no razonable ya que la adquiere con la posibilidad de acceder a una mejor fuente de trabajo para su calidad de vida como profesional del volante.

En defecto se pretende evitar la vulneración de derechos y principios constitucionales tales como la debida proporcionalidad de sanciones e infracciones de tránsito, como también en las contravenciones de primera y segunda clase tomando como referencia la desproporción al hablar de la reducción de puntos con representación general en el sistema de puntaje debido al abuso de derecho por la concurrencia de sanciones e infracciones, cuando se impone la reducción de puntos generalizada, afecta las categorías y tipos de licencias profesionales no profesionales, en las contravenciones de tránsito, frente a lo cual se puede decir que, en materia de derecho

penal una contravención es aquella conducta con tipicidad, antijurídica con culpabilidad y punibilidad que pone en peligro un bien jurídico protegido que sea considerado de menor gravedad, por lo tanto no llega a ser un delito, no obstante, esta conducta debe ser sancionada pero con menor rigurosidad aplicando los derechos y principios de proporcionalidad sin mas no revictimización evitando esta concurrencia de sanciones, en lo referente a las infracciones y sanciones de tránsito corresponden a cualquier acción u omisión culposa que son producidas con respecto a la seguridad vial y cuyas conductas o actos van en contra de las leyes o normas establecidas, pueden llegar a constituir un peligro no solo para las personas que los causan, sino también para sus víctimas, puesto que en la actualidad, uno de los problemas sociales, más comunes corresponde justamente a aquellos accidentes de tránsito ocasionados por la imprudencia humana u otras que van relacionadas a estas conductas, al estar debidamente tipificados en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), en los artículos 371 al 392.

Con este enfoque propongo los lineamientos propositivos dentro de Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV), para garantizar el derecho al trabajo de los profesionales del volante, siendo de suma importancia la acreditación e instauración de 30 puntos individuales para cada categoría y tipo de licencia de conducir que vaya aprobando el aspirante, acorde a los parámetros determinado por el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (RLOTTTSV).

Es a través del marco teórico donde se desarrollan los siguientes temas como: los derechos constitucionales tales como la tutela efectiva, debido proceso, la seguridad jurídica y la no revictimización, así mismo los principios constitucionales como son la oralidad, la mínima intervención, proporcionalidad, celeridad, inmediación y la contradicción ; infracciones de tránsito y clases de contravenciones, sus elementos, características y efectos del delito, sus causas y efectos, las infracciones penales, sanciones y alternativas de instauración de un puntaje individual, las categorías y tipos de licencias profesionales no profesionales, como también el abuso de derecho, derecho comparado, siendo integral la legislación Nacional donde se puede apreciar el marco normativo en los diferentes códigos, igualmente en las legislaciones de otros países europeos y de América se puede ver el manejo de licencias con un sistema de puntos, es así que el presente trabajo de investigación curricular contiene información general, relativa a la regulación de los sistemas de licencia de conducir con puntaje en Argentina, España, Francia, México y Perú, países en los cuales se ha encontrado información oficial sobre la materia, además guarda relación con el objetivo general y los objetivos específicos que se han formulado.

El presente trabajo investigación y en concreto en el marco teórico se presentan conceptos obtenidos de diccionarios jurídicos clásicos que reafirman las conceptualizaciones planteadas, por otro lado, en la doctrina planteada, se abordan aportes de destacados autores y especialistas en materia de derecho penal; de la misma forma se muestra la normativa comparada

como la abordada en la legislación Española, Chilena y Argentina; y en cuanto a la normativa, como los posibles beneficios de este sistema consisten en que su aplicación podría ser más simple; en que el conductor asumiría directamente su responsabilidad en la mantención o no de su licencia de conducir, se ha tomado como base lo estipulado en la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal (COIP), entre otras que son importantes para el desarrollo de la presente Trabajo de Integración Curricular.

Además, el presente trabajo de integración curricular contiene un apartado en donde se establecen los métodos y las técnicas utilizadas y aplicados para la recolección de datos, análisis e interpretación de los resultados obtenidos después de haber aplicado las encuestas y entrevistas que se realizó a profesionales del derecho, quienes con sus valiosos criterios han aportado claramente para el direccionamiento de una solución viable y para la constatación del problema trazado. Pertinente a ello se ha desarrollado un análisis de un estudio de caso en materia de tránsito que se derogó la reducción de puntos de las infracciones de tercera a séptima clase determinados en los artículos 388 al 392 COIP, permaneciendo solo la sanción pecuniaria, es donde se puede evidenciar la violación que se daba a los conductores en la reducción de puntos, en las infracciones que se puede evidenciar la problemática planteada son en las contravenciones de primera y segunda clase determinadas en COIP en los artículos 386 y 387 que son susceptibles de reducción de puntos.

Definitivamente, por lo anteriormente detallado, el presente trabajo de integración curricular de índole jurídico enmarcado en la Constitución de la Republica del Ecuador en su artículo 76 inciso 6, expresa la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza, enfocándome en la proporcionalidad del puntaje en las categorías y tipos de licencias en materia de tránsito como es la concurrencia de contravenciones e infracciones tránsito en la reducción de puntos generalizada para todas las categorías y tipos de licencias surgiendo la desproporcionalidad; queda a la disposición de las autoridades de la institución, a la comunidad universitaria conformada por docentes y estudiantes y al honorable Tribunal de Grado; con la intención de que esta investigación tenga una utilidad como herramienta de consulta y de conocimiento para las personas y comunidad estudiantil y que pueda ser considerada por las autoridades para una solución del problema socio jurídico antes expuesto en materia de tránsito y seguridad vial en beneficio de los conductores profesionales y no profesionales del volante.

4. Marco Teórico

4.1. Derechos Constitucionales aplicados a la materia de tránsito

4.1.1. Tutela Efectiva

(Couture) define la tutela judicial efectiva de la siguiente manera: "El derecho de toda persona a que se le haga justicia; a que cuando pretenda algo de otra, esta pretensión sea atendida por un órgano jurisdiccional, a través de un proceso con garantías mínimas" (p. 193).

Couture destaca la importancia del derecho a la tutela judicial efectiva, que implica el acceso a un proceso justo y con garantías mínimas para hacer valer los derechos e intereses de las personas. En Ecuador, este derecho se encuentra consagrado en el artículo 75 de la Constitución (Asamblea Constituyente).

La Constitución de la Republica del Ecuador en su artículo 75 expresa que toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley. (Constitución de la República del Ecuador).

Se puede determinar el respaldo de una debida garantía para la sociedad en general por parte de la Constitución en el Estado ecuatoriano, proporcionando los principios fundamentales

para que no se genere el desamparo a estas disposiciones sin vulnerarlas.

El jurista español Andrés de la Oliva Santos define la tutela judicial efectiva de la siguiente manera:

La tutela judicial efectiva es el derecho de toda persona a acceder libre y expeditamente a los órganos jurisdiccionales para que, una vez cumplidos los respectivos requisitos procesales, obtenga una resolución motivada, razonada, fundada en Derecho y acorde con las pretensiones deducidas en el proceso, dentro de un plazo razonable. (p. 45)

De la Oliva Santos resalta que la tutela judicial efectiva implica el derecho de acceso libre y expedito a los tribunales, el cumplimiento de requisitos procesales, y la obtención de una resolución motivada, razonada, fundada en derecho y acorde con las pretensiones planteadas, todo ello dentro de un plazo razonable.

Por otro lado, el reconocido jurista mexicano Héctor Fix-Zamudio define la tutela judicial efectiva de la siguiente manera:

El derecho público subjetivo que toda persona tiene, dentro de los plazos y términos que fijen las leyes, para acceder de manera expedita a tribunales independientes e imparciales, a plantear una pretensión o a defenderse de ella, con el fin de que, a través de un proceso en el que se respeten ciertas formalidades, se decida sobre la pretensión o la defensa y, en su caso, se ejecute esa decisión. (p. 338)

Fix-Zamudio pone énfasis en que la tutela judicial efectiva es un derecho público subjetivo que permite acceder de manera expedita a tribunales independientes e imparciales, para plantear una pretensión o defensa, y que a través de un proceso con formalidades se decida sobre dicha pretensión o defensa, ejecutándose la decisión en su caso.

4.1.2. Debido Proceso

El constitucionalista español Francisco Fernández Segado ofrece una definición amplia del debido proceso en su obra "El Sistema Constitucional Español".

El debido proceso es el derecho de toda persona a ser parte en el proceso judicial, a gozar de las garantías que permitan su defensa, obtener una resolución fundada en derecho y acorde con las máximas de la experiencia y la sana crítica, y que esa resolución sea susceptible de impugnación, para de este modo lograr el reconocimiento de la razón o la revocación de lo injusto. (p.589)

Fernández resalta los múltiples aspectos que comprende el debido proceso, desde el derecho a ser parte del proceso judicial, contar con garantías de defensa, obtener una resolución fundamentada, hasta la posibilidad de impugnar dicha resolución si se considera injusta.

Así mismo en nuestra Constitución en su artículo 76 expresa 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, es así que el debido proceso se ha

dilucidado comúnmente como un término a las leyes y los procedimientos legales por lo que los jueces, no por los legisladores, deben definir y garantizar los principios fundamentales de la imparcialidad, justicia y libertad, es donde se puede observar en el numeral 6 del artículo descrito, que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza de esta forma la interpretación resulta controvertida, y es semejante al concepto de justicia natural y a la justicia de procedimiento usada en otras competencias, sin embargo esta interpretación del proceso debido se expresa a veces como que un mandato del gobierno no debe ser parcial con la sociedad y no debe atropellar sus derechos.

El destacado jurista argentino Germán J. Bidart Campos define el debido proceso de la siguiente manera:

El debido proceso legal es la institución fundamental, configuradora del régimen de justicia, que rodea el acceso a ella para obtenerla por los causes procesales correspondientes, y que impone al propio proceso idoneidad para resolver los hechos cuestionados y las respectivas responsabilidades emergentes. (p. 332)

Bidart Campos resalta que el debido proceso es una institución fundamental del régimen de justicia, que regula el acceso a la misma a través de los cauces procesales adecuados, e implica que el propio proceso tenga idoneidad para dilucidar los hechos y responsabilidades en cuestión.

Por otro lado, el jurista mexicano Ignacio Burgoa Orihuela brinda una definición amplia del debido proceso:

El debido proceso legal es un derecho público subjetivo que toda persona tiene para acceder a los tribunales con las formalidades y requisitos que fijen las leyes, a promover la actividad jurisdiccional que se requiera, a que se observe y se respeten las reglas procesales por autoridad competente, y a obtener una resolución que decida sobre la pretensión deducida y su ejecución. (p. 644)

Burgoa Orihuela destaca que el debido proceso es un derecho público subjetivo que implica acceder a los tribunales cumpliendo formalidades y requisitos legales, promover la actividad jurisdiccional requerida, que se respeten las reglas procesales por la autoridad competente, y obtener una resolución sobre la pretensión planteada y su ejecución.

4.1.3. Seguridad Jurídica

La palabra seguridad proviene de la palabra latina *securitas*, la cual deriva del adjetivo *securus*, que significa estar seguros de algo y libres de cuidados.

El jurista mexicano Eduardo García Máynez ofrece una definición amplia del principio de seguridad jurídica en su obra "Introducción al Estudio del Derecho":

La seguridad jurídica es la condición resultante de la observancia de las normas vigentes

por parte de los órganos del Estado, de los funcionarios y de los particulares; significa que las autoridades deben actuar de conformidad con las atribuciones que les están conferidas y que los gobernados pueden gozar real y efectivamente de los derechos que les reconoce el orden jurídico. (p. 121)

García Máynez destaca en esta cita que la seguridad jurídica implica el cumplimiento de las normas vigentes por parte de las autoridades estatales, funcionarios y particulares. Además, resalta que las autoridades deben actuar dentro de sus atribuciones legales y que los ciudadanos puedan gozar efectivamente de los derechos que les reconoce el ordenamiento jurídico.

El jurista español Luis Prieto Sanchís define el principio de seguridad jurídica de la siguiente manera:

La seguridad jurídica aparece así estrechamente vinculada a la necesidad de predecibilidad de las consecuencias jurídicas por parte de sus destinatarios. Esto exige no sólo que las normas sean claras y públicas, sino también que su aplicación por parte de los órganos encargados de ello sea previsible para los ciudadanos. (p. 193)

Prieto Sanchís resalta que la seguridad jurídica está vinculada a la necesidad de que los destinatarios de las normas puedan predecir sus consecuencias jurídicas. Esto implica que las normas sean claras, públicas y que su aplicación por los órganos competentes sea previsible para los ciudadanos.

Por otro lado, el tratadista brasileño Celso Antonio Bandeira de Mello brinda una definición amplia de la seguridad jurídica:

La seguridad jurídica es una exigencia objetiva del Derecho, ínsita en las ideas de Estado de Derecho y de orden jurídico constitucional. Su importancia es decisiva para las relaciones sociales e indispensable para la convivencia humana civilizada, permitiendo prever con suficiente certeza las consecuencias jurídicas de la conducta propia y ajena.

(p. 368)

Bandeira de Mello destaca que la seguridad jurídica es una exigencia objetiva inherente al Estado de Derecho y al orden jurídico constitucional. Resalta su importancia para las relaciones sociales y la convivencia civilizada, al permitir prever con certeza las consecuencias jurídicas de las conductas propias y ajenas.

4.1.4. No revictimización

En ese sentido, los autores (Donna & Ledesma) indica que varios estudios han puesto en evidencia la participación de la víctima en los distintos actos, o la repetición de algunos de ellos dentro del proceso penal, incrementa muchas veces sus problemas y que con frecuencia esas intervenciones constituyen una verdadera segunda victimización. Lo anterior se relaciona con el estrés que significa relatar lo sucedido reiterativamente, por el trato inapropiado que recibe, por la confrontación con el imputado, o por la falta de acompañamiento adecuado, entre otras

situaciones. (FIPCAEC)

La doctrina jurídica Chiriboga, G y Salgado, H (2021) indica que la prioridad fundamental de un Estado democrático es garantizar, en forma eficaz y permanente los derechos y garantías de los habitantes; es decir, que los hombres y mujeres puedan ejercitar sus derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales prescritos en la Constitución y demás leyes secundarias e instrumentos internacionales. (FIPCAEC)

En nuestro país como Estado Constitucional de Derechos y Justicia, así lo determina en su artículo Art. 78; las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. (Constitución de la República del Ecuador)

En efecto a pesar de la determinación normativa de este derecho a la no revictimización, su cumplimiento no ha sido efectivo, vulnerando a la víctima e incumpliendo uno de los deberes primordiales del Estado, como lo es el garantizar el efectivo goce de los derechos constitucionales esta realidad pasa a seguido en las víctimas del delito de violación , en la que se centró en los profesionales del volante, por cuanto dicho tipo penal genera mayor sobresalto social e implica en graves daños para la víctima como son los conductores.

4.2. Principios Constitucionales en materia de tránsito

4.2.1. Oralidad

Erazo señala que, como todo sistema recién dispuesto, es menester un periodo de adaptación sistemático para que los operadores de justicia puedan sentirse capaces de ejercer adecuadamente los criterios a llevarse a cabo en un sistema oral. “Ciertos abogados y fiscales no están preparados aún para manejar técnicas de litigación oral. Esa falta de dominio evita que un abogado pueda expresarse y convencer al juez de la culpabilidad o inocencia de su defendido, por ejemplo.” Es decir, se pierden juicios por falta de técnica más no de pruebas. (UTPL)

El principio de oralidad permite que los actos procesales sean realizados de manera hablada, elemento que ha reducido las piezas escritas a las estrictamente indispensables, normalmente en audiencia. (UTPL)

Innegablemente la palabra hablada produce un entendimiento más claro y rápido de los hechos que cuando estos son narrados a través de escritos. No obstante, la escritura es indispensable en el proceso oral como tratamiento previo a la audiencia, en donde la demanda es el acto procesal típico de iniciación que debe constar por escrito porque en ella se indica de manera precisa los fundamentos de hecho, los fundamentos de derecho, la pretensión del autor y los medios de prueba que acompañan dicha demanda, garantizando la defensa de ambas partes. (UTPL)

En el Art. 560 del COIP la Oralidad es el Sistema procesal penal se fundamenta en el

principio de oralidad que se desarrolla en las audiencias previstas en este Código. Deberán constar o reducir a escrito: es decir la oralidad en virtud de sus principios de inmediación, concentración y publicidad, tiene una serie de implicaciones sobre el proceso que determinan no solo la forma en la que se desarrolla el proceso, sino a la forma de actuación de quienes intervienen en él, como el juez, los abogados, el demandante, el demandado, peritos, testigos y otras partes que son las personas físicas o morales involucradas en un proceso jurídico presentes ante un órgano jurisdiccional para resolver alguna controversia, a solicitarle que dé solemnidad a ciertos actos jurídicos, o para que dicte providencias respecto de otros esta atribución de la oralidad implica modificaciones a los sistemas de impugnación tanto en la iniciación, desarrollo y culminación de los procesos civiles donde hasta ahora existen vacíos legales.

4.2.2. Mínima Intervención

El concepto mismo del principio penal de mínima intervención, también conocido como el principio de ultima ratio, es ahora pacífico dentro de la doctrina¹ y la jurisprudencia. El principio de intervención mínima es un límite *al ius puniend* estatal que consagra la necesidad de fragmentar la acción penal, valorar los bienes jurídicos por proteger, dirigir el poder sancionador hacia los daños graves a importantes bienes jurídicos y actuar sólo en aquellos casos en que las demás herramientas administrativas, religiosas, educativas, etc., no hayan sido efectivas para alcanzar el objetivo propuesto, siempre en bien de la seguridad jurídica, la libertad y las paz;

todo ello por ser el derecho penal una pesada herramienta que priva o condiciona el goce de derechos fundamentales y limita la libertad. (Facultad de Derecho y Ciencias Sociales)

Así mismo lo determina Código Orgánico Integral Penal tipifica en su artículo 3, que el Principio de mínima intervención como la intervención penal está legitimada siempre y cuando sea estrictamente necesaria para la protección de las personas. Constituye el último recurso, cuando no son suficientes los mecanismos extrapenales. (COIP)

Una de las bases del derecho penal es el principio de intervención mínima, como este principio, la actuación del derecho penal debe reducirse al mínimo indispensable para ejercer el control social y castigar solo los delitos más graves cometidos por el individuo.

4.2.3. Proporcionalidad

El principio de proporcionalidad es uno de los métodos de interpretación constitucional más trascendente hoy en día. Un juez constitucional puede acudir a otros métodos o reglas de interpretación y de argumentación cuando existen conflictos o colisiones en entre principios, por ejemplo, a: la unidad constitucional, la corrección funcional, la efectividad constitucional, la fuerza normativa de la Constitución, la armonización de los bienes constitucionales, entre otros. Sin embargo, entre todos los métodos y reglas de interpretación o de argumentación constitucional destaca el principio de proporcionalidad.

Las razones de la importancia del principio de proporcionalidad se exponen en estas

páginas, pero de manera preliminar puedo señalar que la trascendencia del principio obedece al entendimiento contemporáneo de las Constituciones. Éstas contienen, principalmente principios, que garantizan bienes y valores jurídicos diversos que en los casos concretos suelen estar en colisión. Las Constituciones son dúctiles y flexibles, representan los proyectos de las sociedades pluralistas, abiertas y heterogéneas. De esta suerte, las Constituciones no responden a un solo modelo o proyecto sino a proyectos políticos, económicos y sociales contrapuestos. El carácter potencialmente conflictivo de la Constitución contemporánea obliga a métodos jurídicos de interpretación y argumentación que permitan en las situaciones concretas conciliar y armonizar, caso por caso, los principios y valores opuestos que contienen. (SCIELO)

El principio de proporcionalidad no está pensado para brindar convicciones plenas, pero sí está trazado para alcanzar una racionalidad y unas evidencias meritorias en caso de encuentro entre principios constitucionales; asimismo, sirve para determinar decisiones fundadas y correctas que no aspiran a ser la única respuesta correcta pero sí una que esté justificada y pueda sostenerse la meditación jurídica y autoritaria de las sociedades pluralistas y republicanas, siendo el mejor procedimiento que existe, hasta el día de hoy, y que ha sido diseñado constitucionalmente para demostrar y argumentar a la Constitución.

4.2.4. Celeridad

En nuestra Constitución de la Republica en su artículo 75 se tipifica que toda persona

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

Haciendo referencia al Principio de Celeridad, pues respecto a la justicia refiere que la misma debe ser expedita y efectiva, sin embargo es oportuno situarnos en la práctica procesal a fin de verificar si este Principio se cumple a cabalidad, y poder determinar las razones por las cuales el mismo puede o no ser aplicado; para ello resulta oportuno comparar, en primer lugar, las herramientas con las que se contaban en el antiguo procedimiento, cotejado este con la nueva mecánica procesal que rige en el Estado ecuatoriano. (ASOCIADOS)

Otro error frecuente es considerar que los principios, en particular el de Celeridad, pueden ser correctamente aplicados sobre la base de reformas normativas, por cuanto debemos entender que las leyes no traen consigo pociones mágicas o pócimas milagrosas capaces de cambiar la forma de actuar y de pensar de las personas, en virtud de que podemos tener la legislación más avanzada del planeta en cuanto a Derechos se refiere, pero si somos incapaces de actuar según lo debido a vista y paciencia de todos, los resultados siempre van a ser iguales, caóticos. (ASOCIADOS)

De esta manera se obtendrá una justicia más ágil y humana, cumpliendo cada quien su

rol, con absoluta responsabilidad; pues aquel que incumple sus obligaciones, mal podría requerir una solución cuando éste es parte del problema, la solución al problema desde este punto de vista es bastante claro, aunque suena utópico e inclusive algo deteriorado, pero no por ello carente de efectividad: para que se administre justicia como es debido, dando a cada quien lo que le corresponde, cada uno de los intervinientes debe hacer también lo que le corresponda, esto es: las partes deben actuar conforme a derecho en el planteamiento de sus pretensiones y excepciones.

4.2.5. Inmediación

El principio de inmediación en el sistema procesal oral implica la interacción del juez en la recepción de la prueba, las partes, testigos y peritos, permitiendo una decisión judicial, con la información de calidad obtenida en la audiencia. Sin embargo, qué sucede cuando los jueces que intervinieron en la actividad probatoria, que dieron su decisión oral, no pueden intervenir en la elaboración y suscripción de la sentencia, acaso otros jueces, tendrían que declarar la nulidad de lo actuado y realizar una nueva audiencia de juicio para inmediar con la prueba, o a través de los medios magnetofónicos, otros jueces pueden elaborar la sentencia. Frente a esta situación, la otrora Corte Suprema de Justicia emitió la Resolución No. 564, de 26 de octubre de 2011, y la actual Corte Nacional de Justicia expidió la Resolución No. 18-2017 de 22 de noviembre del 2017, por lo que, el eje central del presente trabajo radica en determinar si las citadas resoluciones, vulneran el principio de inmediación probatoria en el Código Orgánico General de

Procesos y en el Código Orgánico Integral Penal, abordando este problema a través de un estudio crítico, doctrinal, normativo y jurisprudencial. (Dialnet)

Desde el punto objetivo este principio es fundamental ya que implica la participación del Juez siendo el quien determina la debida interpretación del cuerpo normativo, para emitir una resolución clara y precisa, dejando de lado una interpretación errónea por parte de los agentes civiles y policías de tránsito.

4.2.6. Contradicción

El principio de contradicción es un criterio que rige el derecho procesal y que expresa que toda persona tiene derecho a confrontar las pruebas que se presenten contra él en un juicio.

Este principio de contradicción es un aspecto fundamental del derecho de defensa de una persona y encuentra su fundamento en la Constitución Española de 1978. La Carta Magna recoge en su artículo 24 el derecho de todas las personas a la tutela judicial efectiva de los jueces y tribunales para defender sus derechos e intereses legítimos. Este derecho a la tutela implica el respeto de unas reglas en el desarrollo de un proceso judicial para garantizar que no se produce la indefensión de la persona. (UNIR)

Entre estas reglas procesales, en nuestra Constitución ya delimita límites; donde todos tienen derecho a la defensa y a la asistencia de un letrado, a ser informados de los cargos por los que se les acusa, a que el proceso se realice sin retrasos indebidos, a no declarar contra sí

mismos, a no confesarse culpables, a la presunción de inocencia y a utilizar todos los medios de prueba que sean pertinentes para su defensa.

4.3. Infracciones de Tránsito

4.3.1. Definición

El tratadista colombiano Fernando Velásquez Velásquez define las infracciones de tránsito de la siguiente manera:

Las infracciones de tránsito son conductas típicas, antijurídicas y culpables que se realizan en el ámbito de la circulación vial, ya sea por acción o por omisión, y que por su gravedad y características propias han sido consideradas por el legislador como infracciones administrativas de tránsito o como delitos culposos de tránsito, según la entidad del bien jurídico puesto en peligro o efectivamente lesionado. (p. 957)

Velásquez resalta varios aspectos clave de las infracciones de tránsito: se trata de conductas típicas, antijurídicas y culpables que ocurren en el ámbito de la circulación vial, ya sea por acción u omisión. Además, destaca que, dependiendo de su gravedad y las características propias, el legislador las ha considerado como infracciones administrativas o como delitos culposos de tránsito, según el bien jurídico puesto en peligro o lesionado. Esta definición abarca los elementos esenciales de las infracciones de tránsito y su clasificación según la legislación.

Sin embargo, infracciones de tránsito según nuestro Código Orgánico Integral penal,

tipifica en su artículo 371 a las Infracciones de tránsito como infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial, por defecto puede ser también todo tipo de transgresión de la normativa, aunque el resultado de dicho incumplimiento sea simplemente la incomodidad para terceras personas, el entorpecimiento del tránsito de vehículos o de personas, o incluso el incumplimiento de obligaciones formales, por tanto, infracciones de tránsito, el mal estacionamiento o el incumplimiento de la obligación de llevar consigo la licencia de conducir o documentos habilitantes del vehículo, por ejemplo.

El jurista colombiano Juan Oberto Sotomayor Acosta define las infracciones de tránsito de la siguiente manera:

Se entiende por infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudieren constituir delitos o contravenciones de conformidad con lo establecido por las leyes, reglamentos y demás disposiciones de la materia; las cuales son susceptibles de ser sancionadas con la imposición de una multa, la suspensión de la licencia de conducción o la privación de la libertad, según corresponda. (p. 187)

Sotomayor Acosta resalta que las infracciones de tránsito son acciones u omisiones que pueden constituir delitos o contravenciones según la normativa vigente, y que son sancionables con multa, suspensión de licencia de conducir o privación de libertad, según corresponda.

Por otro lado, el tratadista peruano José Antonio Caro John brinda una definición amplia de las infracciones de tránsito:

Las infracciones de tránsito son transgresiones a las normas jurídicas que tienen por objeto la regulación del tránsito vehicular y seguridad vial, en las que incurren conductores, peatones y pasajeros, y que conllevan la imposición de sanciones administrativas o penales, según la gravedad de estas y el bien jurídico puesto en peligro o lesionado. (p. 325)

Caro John destaca que las infracciones de tránsito son transgresiones a las normas que regulan el tránsito vehicular y la seguridad vial, cometidas por conductores, peatones y pasajeros, y que conllevan sanciones administrativas o penales según su gravedad y el bien jurídico afectado.

4.3.2. Clases de Infracciones

Fernando Velásquez Velásquez, “Manual de Derecho Penal Parte General”. Este reconocido tratadista colombiano, si bien no utiliza los términos "leves", "graves" y "muy graves", clasifica las infracciones de tránsito en delitos culposos y contravenciones, según la entidad del bien jurídico puesto en peligro o lesionado (Velásquez, Manual de Derecho Penal Parte General).

El autor establece una distinción entre delitos culposos y contravenciones, basándose en

la entidad del bien jurídico que se pone en peligro o se lesiona. Esta clasificación sugiere que las infracciones más graves que ponen en riesgo bienes jurídicos de mayor importancia serían consideradas delitos culposos, mientras que las infracciones menos graves serían catalogadas como contravenciones.

Sergio Vela Treviño, "Culpa e Inculpabilidad". El autor mexicano menciona la culpa como elemento de los delitos culposos, los cuales pueden ser infracciones leves o graves dependiendo del resultado del daño o daño causado, (Treviño, Culpa e Inculpabilidad).

Vela analiza la culpa como elemento fundamental de los delitos culposos. Según su enfoque, las infracciones de tránsito pueden ser consideradas leves o graves dependiendo del resultado del daño o daño causado. Esto implica que la gravedad de la infracción estaría determinada por la magnitud del daño ocasionado, ya sea material o personal.

José Antonio Caro John, "Derecho Penal del Ambiente". Centrado en delitos ambientales, el jurista peruano aborda la clasificación general de infracciones según el grado de peligrosidad para los bienes jurídicos tutelados (John, Derecho Penal del Ambiente)

Sugiere que, al igual que en el tránsito, las infracciones ambientales pueden ser clasificadas en función del nivel de riesgo o daño que representan para los bienes jurídicos protegidos, como el medio ambiente o la salud pública.

Germán Piccone, "Infracciones de Tránsito" (1998). abogado argentino clasifica las

infracciones viales en leves, graves y gravísimas, según criterios como daños materiales, lesiones, muertes, entre otros (Piccone).

El autor propone que esta clasificación se basa en criterios específicos, como los daños materiales, las lesiones corporales y las muertes ocasionadas. Esta categorización más granular permite una mejor adaptación de las sanciones y consecuencias legales a la gravedad de cada infracción.

Tabla 1. Esquema de infracciones de tránsito según gravedad

LEVES	GRAVES	MUY GRAVES
<ul style="list-style-type: none"> - Estacionamiento indebido. - No ceder paso en intersecciones no señalizadas. - No usar luces direccionales - Ruidos excesivos del vehículo. - Falta de botiquín de primeros auxilios. - Falta de la Revisión Técnica Vehicular. 	<ul style="list-style-type: none"> - Conducir sin licencia. - Exceso de velocidad moderada. - Accidente sólo con daños materiales menores. - Licencia caducada, anulada o suspendida. - Desobedecer a agentes de tránsito. - Conducir en sentido contrario invadiendo vía. 	<ul style="list-style-type: none"> - Conducir bajo influencia de sustancias estupefacientes o etílico. - Accidente con lesiones o muertes. - No prestar auxilio en un accidente de tránsito. - Exceso de velocidad grave - Conducir distraído (celular, comida etc.) - Fuga en caso de accidente.

Elaborado por: Pablo Pardo (2024)

En el actual Código Orgánico Integral Penal clasifica las infracciones de tránsito en dos tipos, el primero en infracciones de tránsito y descritos en la normativa penal específicamente engloba desde el artículo 371 hasta el 375, luego delitos culposos de tránsito del artículo 386 hasta el 382; y finalmente incluyendo las contravenciones de tránsito de primera a séptima clase tipificadas en los artículos 383 hasta el 392 que son de menor gravedad, en tales artículos se

figuran detalladamente todos los delitos contenidos en cada numeral que se expone en dicho cuerpo legal, y de los cuales son susceptibles de que una persona configure su conducta a lo que menciona el tipo penal, provocando la comisión de un delito por un conductor sea o no profesional, igualmente los peatones quienes transitan diariamente por las vías muchas veces faltando el respeto a las vías con su conducta u omisión inadecuada e imputable, dando lugar a algunos aspectos generativos de delitos en materia de tránsito como son el factor vial, mecánico, humano y ambiental. (COIP)

Tomado como base a la norma suprema se requiere establecer y conocer la ubicación y desarrollo en cuanto a la acción penal en delitos tránsito y en esta materia ya que cada vez se debe erradicar los siniestros de tránsito.

4.4. Delitos

4.4.1. Teoría del Delito

“En este movimiento surge la Teoría clásica del Delito que tiene como precursores a Franz Von Liszt, y Ernest Beling ", para ellos, el delito tiene cuatro elementos básicos en su estructura, estos son: acción, tipicidad, antijuridicidad, y culpabilidad, los tres primeros, como elementos objetivos de dicha estructura y el cuarto, que es la culpabilidad, y viene a ser el elemento subjetivo. (SORIA)

En la actual dogmática del Derecho Penal, existe en lo sustancial, acuerdo en cuanto a

que toda conducta punible supone una acción típica, antijurídica, culpable y que cumple otros eventuales presupuestos de punibilidad. Es decir, desde este punto es comprensible el planteamiento que con anterioridad bosquejamos sobre que toda conducta punible presenta cuatro elementos comunes (acción, tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad).

El jurista español Francisco Muñoz Conde, en su obra "Teoría General del Delito", expone la teoría del delito de la siguiente manera:

La teoría del delito es un sistema categorial en el que los distintos elementos básicos del concepto analítico de delito se relacionan entre sí, constituyendo tipos sistemáticos de delito progresivamente abarcadores y cada vez más precisos, partiendo de los elementos más generales (acción, tipicidad, antijuridicidad, culpabilidad) hasta llegar a los más concretos (punibilidad, causas de perseguibilidad y condiciones objetivas de punibilidad).
(p. 209)

Muñoz Conde detalla que la teoría del delito es un sistema categorial en el que los elementos básicos del concepto analítico de delito (acción, tipicidad, antijuridicidad, culpabilidad) se relacionan entre sí, formando tipos sistemáticos cada vez más precisos, hasta llegar a los elementos más concretos como la punibilidad y las condiciones objetivas de punibilidad. Esta definición destaca la naturaleza sistemática y progresiva de la teoría del delito.

El reconocido jurista español Santiago Mir Puig expone su concepción de la teoría del

delito de la siguiente manera:

La teoría del delito es el sistema categorial en el que los diversos elementos que conforman el concepto analítico del delito (acción, tipicidad, antijuridicidad, culpabilidad, etc.) se relacionan entre sí de forma coherente, de modo que permita un entendimiento global del fenómeno delictivo en un ordenamiento jurídico-penal determinado. (p. 135)

Mir Puig destaca que la teoría del delito es un sistema categorial que relaciona de forma coherente los diversos elementos que conforman el concepto analítico del delito (acción, tipicidad, antijuridicidad, culpabilidad, etc.), permitiendo una comprensión global del fenómeno delictivo en un determinado ordenamiento jurídico-penal.

Por otro lado, el destacado penalista alemán Claus Roxin define la teoría del delito como:

Un sistema de hipótesis y conceptos desarrollados por la doctrina penal para hacer posible una comprensión operativa del hecho punible, que permita su clara delimitación con respecto a otros comportamientos no punibles y una exacta determinación de sus consecuencias jurídicas. (p. 193)

Roxin resalta que la teoría del delito es un sistema de hipótesis y conceptos desarrollados por la doctrina penal para posibilitar una comprensión operativa del hecho punible, delimitarlo claramente de otros comportamientos no punibles y determinar con exactitud sus consecuencias

jurídicas.

4.4.2. Definición del Delito

La palabra delito deriva del verbo latino *delinquere*, que significa abandonar, apartarse del buen camino, alejarse del sendero señalado por la ley.

El tratadista alemán Hans-Heinrich Jescheck brinda una definición amplia del delito en su obra "Tratado de Derecho Penal: Parte General":

El delito es un comportamiento humano (acción u omisión) típicamente antijurídico y culpable al que está asociada una pena o medida de seguridad. El delito es el hecho punible, un acontecimiento que determina la aplicación de la pena o de una medida de seguridad. Su estructura se articula sobre los elementos de la conducta delictiva, la tipicidad, la antijuridicidad, la culpabilidad y la punibilidad. (p. 195)

El reconocido penalista alemán Hans-Heinrich Jescheck define el delito como un comportamiento humano (acción u omisión) que es típicamente antijurídico y culpable, al cual está asociada una pena o medida de seguridad. Jescheck resalta que el delito es el hecho punible, y que su estructura se articula sobre los elementos de la conducta delictiva, la tipicidad, la antijuridicidad, la culpabilidad y la punibilidad.

El tratadista mexicano Sergio Vela Treviño define el delito de la siguiente manera:

El delito es una conducta o hecho antijurídico, típico, culpable y punible, considerado

como tal por la ley penal y al que se le asigna una pena o medida de seguridad como consecuencia jurídica. Es la conducta o hecho que lesiona o pone en peligro los bienes jurídicos más importantes que tutela el orden jurídico. (p. 47)

Vela Treviño resalta que el delito es una conducta o hecho antijurídico, típico, culpable y punible, considerado así por la ley penal y al que se le asigna una pena o medida de seguridad como consecuencia jurídica. Además, destaca que el delito lesiona o pone en peligro los bienes jurídicos más importantes tutelados por el orden jurídico.

El jurista español Luis Arroyo Zapatero brinda la siguiente definición del delito:

El delito es un comportamiento humano típicamente antijurídico y culpable, al cual el ordenamiento jurídico le asigna una pena o una medida de seguridad como consecuencia jurídica. Es un hecho punible consistente en una acción u omisión tipificada por la ley penal, antijurídica y culpable. (p. 89)

Arroyo Zapatero define el delito como un comportamiento humano típicamente antijurídico y culpable, al cual el ordenamiento jurídico le asigna una pena o medida de seguridad como consecuencia jurídica. Resalta que es un hecho punible consistente en una acción u omisión tipificada por la ley penal, antijurídica y culpable.

4.4.3. Sujetos del Delito

Sujeto activo es la persona física que puede cometer un ilícito penal.

Sujeto pasivo es aquella persona que sufre el delito; se suele dividir en dos, sujeto pasivo impersonal y sujeto pasivo personal.

Sujeto pasivo impersonal: la víctima del delito es una persona moral o jurídica. Por ejemplo: el robo a una sociedad anónima.

Sujeto pasivo personal: la víctima del delito es una persona física. Por ejemplo: la víctima de homicidio.

Existen otros dos tipos de sujeto pasivo, que van dependiendo conforme se vayan dando las circunstancias del delito, se dividen en sujeto pasivo de la conducta y sujeto pasivo del delito.

Sujeto pasivo de la conducta: es aquella persona que se ve afectada directamente por la acción llevada a cabo por el delincuente (sujeto activo).

Sujeto pasivo del delito: es la persona que ve consecuencias de manera indirecta a partir de la acción del sujeto activo.

Un claro ejemplo de estos dos últimos tipos de sujetos sería: el conductor se dirige al banco para hacer un depósito en nombre de la empresa taxis en la que trabaja, pero a mitad del trayecto es asaltado movilizándose en el vehículo; el delincuente lo agrede (sujeto activo) y le causa varias lesiones. El conductor es el sujeto pasivo de la conducta (en él recae verdaderamente la acción), mientras que la empresa es el sujeto pasivo del delito (se ve afectada indirectamente porque el patrimonio pertenecía a esta cooperativa de transporte).

4.4.4. Clasificación de los Delitos.

La clasificación que nos encontramos en el Derecho Penal de nuestro país se basa en varios criterios importantes. A continuación, explicamos la clasificación según el Código Penal:

Leves: delitos que se castigan con una pena leve; ejemplo como amenazas o hurtos.

Graves: infracciones con pena grave como asesinato; ejemplo tráfico de drogas o secuestro.

Menos graves: delitos con penas menos graves; ejemplo es el caso del vandalismo, por ejemplo.

Tal y como se puede leer en el propio COIP, “son delitos las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la ley”. Desde el punto de vista de la justicia, es un delito aquel que presenta todos los siguientes elementos:

Tipicidad: el acto debe recogerse como tal dentro de código.

Juricidad: cuando la conducta es ilegal y no tiene justificación.

Acción o inacción: conducta que, de manera activa o pasiva, cause daño a otra persona.

Imputabilidad: el culpable del hecho puede ser juzgado.

Punibilidad: que pueda aplicarse la sanción o la pena desde la justicia.

Grado de culpabilidad: que el autor tuvo el deseo de llevar a cabo el delito. (ESNECA)

A nivel global, los delitos pueden clasificarse de diversas maneras. Los más relevantes:

I. Delitos dolosos y culposos

- Delitos dolosos: Son aquellos en los que el sujeto activo actúa con conocimiento y voluntad de realizar la conducta típica, es decir, tiene la intención de cometer el delito. Según Mir Puig, "el dolo consiste en la conciencia y voluntad de realizar el tipo objetivo del delito" (Puig).

Mir Puig, reconocido jurista español, define el dolo como la conciencia y voluntad de llevar a cabo los elementos objetivos del delito. Esto implica que el sujeto activo es plenamente consciente de que su conducta se ajusta al tipo penal y tiene la voluntad de realizarla. Esta definición resalta el carácter intencional y deliberado de los delitos dolosos.

- Delitos culposos: Son aquellos en los que el sujeto actúa por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de los reglamentos, sin tener la intención de cometer el delito. Tal como afirma Welzel, "la culpa consiste en la falta de cuidado necesario para evitar la producción del resultado típico" (Welzel).

El destacado penalista alemán, define la culpa como la falta de cuidado necesario para evitar el resultado delictivo. Pone énfasis en la negligencia o imprudencia del sujeto activo, quien no tomó las precauciones debidas para prevenir el resultado típico.

II. Delitos de comisión y de omisión

- Delitos de comisión: Son aquellos en los que el sujeto realiza una acción que se adecua al tipo penal. Por ejemplo, el delito de homicidio.
- Delitos de omisión: Son aquellos en los que el sujeto deja de realizar una acción que tenía el deber jurídico de hacer. Por ejemplo, el delito de omisión de socorro.

III. Delitos de resultado y de mera actividad

- Delitos de resultado: Son aquellos en los que se exige la producción de un resultado separado de la acción. Por ejemplo, el delito de lesiones.
- Delitos de mera actividad: Son aquellos en los que la simple realización de la conducta típica es suficiente para que se considere consumado el delito. Por ejemplo, el delito de tenencia ilegal de armas.

IV. Delitos simples y complejos

- Delitos simples: Son aquellos que constan de un solo acto o comportamiento típico. Por ejemplo, el delito de robo.
- Delitos complejos: Son aquellos que se componen de varios actos o comportamientos típicos. Por ejemplo, el delito de secuestro, que implica privación de libertad y extorsión.

4.4.5. Factores de los delitos de Tránsito

4.4.5.1. Factor Humano

Los valores según establecidos en Código Orgánico Integral Penal (COIP), pueden variar dependiendo del país o la jurisdicción, la ley en el Ecuador establece sanciones específicas para diferentes tipos de conductas relacionadas con el factor humano. Conducir bajo los efectos del alcohol puede resultar en multas de reducción de puntos de 5 a 10 dependiendo el nivel de alcohol por litro sangre o suspensión de la licencia por 60 días, como también multas pecuniarias que van desde los \$460 hasta los \$1380, la suspensión de la licencia de conducir por un período de 05 a 30 días, y en casos graves, la privación de libertad y retención del vehículo. (COIP)

El factor humano son las acciones o decisiones tomadas por los conductores, peatones u otros usuarios de la vía pública que pueden contribuir a la ocurrencia de delitos de tránsito. Esto incluye comportamientos como la conducción distraída, el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, la fatiga al volante, la falta de atención, entre otros.

4.4.5.2. Factor Vial

En términos de valores según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal, de ejecución y gestión de infraestructura estatal; implementa, controla y evalúa la política pública, fortaleciendo los servicios e infraestructura de transporte seguro y obra pública sostenible. (ANT)

Las autoridades administrativas suelen tener la responsabilidad de mantener las vías urbanas, perimetrales, rurales y autopistas, estas vías son constituidas para brindar comodidad y facilidad el desplazamiento tanto de automotores, personas y animales los mismos que estamos sujetos a leyes y reglamentos de tránsito, determinando condiciones seguras garantizando la infraestructura vial cumpla por parte del estado que cumpla las condiciones adecuadas de circulación. (Manual Didáctico para Conductores Profesionales).

Además, la legislación puede contemplar sanciones para aquellos responsables de la negligencia en el mantenimiento adecuado de las vías públicas, con multas o sanciones incluso responsabilidad penal en casos de accidentes graves causados por deficiencias redes viales.

El factor vial representa las condiciones y características de las vías públicas que pueden influir en la ocurrencia de delitos de tránsito, esto incluye aspectos como la señalización vial, que pueden ser seguridad activa y pasiva en las en las vías, como también el estado del pavimento o asfalto, la presencia de cruces peligrosos, la visibilidad en las intersecciones, la iluminación nocturna, entre otros.

4.4.5.3. Factor Mecánico

Según la (ANT) , los conductores tienen la responsabilidad de asegurarse de que sus vehículos estén en condiciones seguras para circular en las vías públicas. En caso de no cumplir con esta responsabilidad, pueden enfrentar sanciones como multas económicas la retención del

vehículo por el estado de llantas, pero actualmente ha sido derogado pena privativa de libertad al conductor por circular con llantas lisas, lo que si el vehículo es retenido hasta que se corrijan las deficiencias mecánicas. Además, en algunos casos graves de accidentes causados por fallos mecánicos, los propietarios o responsables del mantenimiento del vehículo pueden ser considerados responsables y enfrentar acciones legales.

El factor mecánico es el estado y funcionamiento de los vehículos que pueden contribuir a la ocurrencia de delitos de tránsito. Esto incluye el mantenimiento inadecuado del vehículo, defectos en los sistemas de frenos, neumáticos desgastados, luces defectuosas, entre otros previo a esto se realiza la revisión técnica anual del vehículo condicionando el estado del vehículo a través de la Revisión Técnica Vehicular, esto es determinante para la circulación de los vehículos, cabe recalcar que sin esta revisión el vehículo puede ser retenido. (RVC).

4.4.5.4. Factor Ambiental

El factor ambiental está integrado por el camino, su estructura vial, el señalamiento de tránsito vertical, luminoso y horizontal; el camino debe estar en perfectas condiciones para ser circulado con todo tipo de vehículos. Aquí se incluyen tanto las condiciones del medio ambiente, como los fenómenos naturales peligrosos.

La descripción de estos factores nos da otra pista para reconocer que el sistema de tránsito lo hacemos entre todos: conductores de camiones, de autos, de bicicletas, peatones, los

vehículos y el ambiente. (Vial)

En nuestro país con la estación invernal se debe mantener una debida precaución en la vía ya que no se posee una seguridad activa y pasiva en algunas vías, siendo este tipo de señalética fundamental para evitar cualquier siniestro de tránsito.

Hoy en la actualidad existe un poco más de señalización en las vías o arterias principales de nuestro país Quito, Cuenca y Guayaquil dotando de una señalética, informativa, preventiva, trabajo u obra etc., esto ayuda mucho al conductor ya que está capacitado para ir leyendo la información ubicada y trazada en la vía de manera horizontal y vertical en la plataforma o calzada. Por ejemplo, en la calzada existen Tachas de color rojo, blanco y amarillo las cuales nos delimitan mantenernos en nuestro carril bajo condiciones de neblina.

4.5. Contravenciones

A nivel global, ciertos autores destacan los siguientes elementos sobre las contravenciones:

(E. Calón) señala que las contravenciones tienen sus orígenes en el derecho romano, donde se establecían ya como infracciones de menor gravedad que los delitos. En el derecho español, surgieron en el siglo XIX como medidas de control social ante conductas que alteraban la convivencia (p.163).

El autor realiza un análisis histórico del origen y la naturaleza de las contravenciones.

Según su planteamiento, las contravenciones tienen sus raíces en el derecho romano, donde se las consideraba como infracciones de menor gravedad en comparación con los delitos propiamente dichos.

Esta distinción entre delitos y contravenciones, en función de su gravedad, se remonta a la antigua Roma, lo que evidencia que desde tiempos remotos ha existido la necesidad de diferenciar y categorizar las conductas ilícitas según su nivel de afectación al orden social y jurídico. Además, menciona que, en el derecho español, las contravenciones surgieron en el siglo XIX como medidas de control social ante conductas que alteraban la convivencia. Esto sugiere que, en el contexto español, las contravenciones se concibieron como un instrumento legal para regular y sancionar aquellos comportamientos que, si bien no alcanzaban la gravedad de un delito, representaban una perturbación del orden público y la vida en comunidad.

(Cabanellas) define la contravención como la "infracción, quebrantamiento de una ley, disposición, acuerdo o tratado". Representa una conducta antijurídica de menor gravedad que el delito.

La definición de Cabanellas resalta la importancia de contar con una categorización de las infracciones legales, que permita diferenciar aquellas más graves (delitos) de las menos graves (contravenciones). Esto posibilita la aplicación de sanciones y consecuencias jurídicas proporcionales a la entidad de la infracción cometida.

La (Real Academia Española) define la contravención como la "infracción o transgresión de una ley, pacto o tratado". Se diferencia del delito en que este implica una conducta más grave y antijurídica.

La RAE define la contravención como la infracción o transgresión de una ley, pacto o tratado. Esta definición coincide con la proporcionada por otros autores en cuanto a que la contravención constituye una conducta que viola o infringe lo establecido por las normas jurídicas.

No obstante, la RAE agrega un elemento importante al diferenciar la contravención del delito, señalando que este último implica una conducta más grave y antijurídica. Esta distinción sugiere una gradación o jerarquía en la gravedad de las infracciones legales.

Mientras que tanto las contravenciones como los delitos representan conductas antijurídicas, es decir, contrarias a derecho, los delitos se consideran de mayor gravedad y lesividad para los bienes jurídicos protegidos. Por lo tanto, la diferenciación no radica únicamente en la naturaleza antijurídica de la conducta, sino también en el grado de gravedad y afectación que esta implica.

Esta distinción entre contravenciones y delitos responde a la necesidad de establecer una clasificación y graduación de las infracciones legales, con el fin de aplicar un tratamiento diferenciado y proporcional en función de su gravedad. Mientras que las contravenciones suelen

acarrear sanciones menores, los delitos, al ser conductas más graves, conllevan consecuencias jurídicas más severas.

El término contravención es un término del ámbito del derecho que se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros. Las Contravenciones, integran una parte del Derecho Punitivo que viene a ser el poder del Estado para sancionar mediante dos sistemas represivos existentes en nuestro derecho legislativo; como lo es el Derecho penal que es aplicado por los jueces y tribunales, por otra parte el Derecho Administrativo sancionador que es aplicado por la administración, en consecuencia el derecho que define las conductas que se consideran delitos o faltas y determina las penas o medidas de seguridad que han de imponerse a sus responsables del derecho en general, contiene un discurso político, ya que refleja el modo con el cual, el Estado, se relaciona con el ciudadano. En particular, nos ocupa, en este trabajo, el derecho que adquiere mayor cercanía con el ciudadano común. La generalidad de los habitantes, no tienen como común denominador, la comisión de delitos, sin embargo, si es común que, al menos una gran parte, haya sido infractor o multado por alguna contravención o falta. (M. Campias)

Previo análisis por contravención, se entiende la violación de una normativa de representación menor que normalmente se ve acompañada de un castigo instructivo, lo cual

consiste en la trasgresión de una normativa, de carácter mínima, y entonces resulta ser insuficiente para calificarla como delito; además debe poseer sus elementos conducta, tipicidad, antijuricidad, culpabilidad y punibilidad estas conductas, que remiten más bien a un caos de hechos, más próximos a la conciencia y el orden público, siendo lo usual es que se le imponga una multa, podría ser pecuniaria o de otro tipo dependiendo del grado de lesividad, que tiene el cometido, es decir, que la persona tome conocimiento que aquello que hizo no está permitido y que puede haber afectado seriamente a otras personas o patrimonios públicos, privados muebles e inmuebles con ese comportamiento inadecuado.

En el contexto ecuatoriano:

Según el Código Orgánico Integral Penal (COIP), las contravenciones se clasifican de primera a séptima clase, con sanciones que van desde multas hasta privación de libertad de corta duración.

El COIP estipula que las contravenciones integran una parte del Derecho Punitivo, siendo el Derecho Penal aplicado por los jueces y tribunales, y el Derecho Administrativo castiga aplicado por la administración.

La doctrina jurídica ecuatoriana señala que las contravenciones refieren a infracciones leves o faltas administrativas cometidas por conductores o peatones en el ámbito de la circulación y seguridad vial, que contravienen las normas de tránsito establecidas.

Tanto a nivel global como en Ecuador, las contravenciones se entienden como conductas antijurídicas de menor gravedad que los delitos, que implican la transgresión de leyes, reglamentos o acuerdos, y que conllevan sanciones de menor entidad, ya sea multas, reducción de puntos de la licencia de conducir u otras medidas administrativas. La principal diferencia radica en que Ecuador cuenta con una clasificación detallada de las contravenciones en su legislación penal.

4.5.1. Antecedentes Históricos

Según (E. C. Calón), las contravenciones tienen sus orígenes en el derecho romano, donde se establecían ya como infracciones de menor gravedad que los delitos. En el derecho español, las contravenciones surgieron en el siglo XIX como medidas de control social ante conductas que alteraban la convivencia (p.163).

El autor destaca dos aspectos clave, por un lado, el origen remoto de las contravenciones en el derecho romano como faltas de menor entidad que los delitos, y, por otro lado, su posterior consolidación en el siglo XIX español como mecanismo de control social para mantener la convivencia, sancionando conductas disruptivas, pero no delictivas. Esta distinción responde a la necesidad histórica de graduar las infracciones según su gravedad y aplicar sanciones proporcionales.

Ecuador las contravenciones se remontan al Código Penal de 1837, que las consideraba

faltas leves sancionadas por los jefes políticos (p.87). En 1938 se expidió la primera Ley de Tránsito que reguló las contravenciones de tránsito (Ley de Tránsito).

En Ecuador, los delitos se remontan al Código Penal de 1837, que trata estos actos como delitos menores sancionados por líderes políticos, como también en 1938 se promulgó la primera ley de circulación por carretera, que regulaba las infracciones de tráfico.

Según el tratadista colombiano Eugenio Calón, las contravenciones tienen sus orígenes en el derecho romano, donde ya se establecían como infracciones de menor gravedad que los delitos: "En el derecho romano, las contravenciones surgieron como infracciones de menor gravedad que los delitos, estableciéndose ya en ese entonces esta distinción." (E. Calón).

En el derecho español, Calón señala que las contravenciones aparecieron en el siglo XIX como medidas de control social ante conductas que alteraban la convivencia: "En el derecho español, las contravenciones surgieron en el siglo XIX como medidas de control social ante conductas que perturbaban la convivencia y el orden público" (E. Calón).

En el contexto ecuatoriano, el jurista Gustavo Campias indica que las contravenciones se remontan al Código Penal de 1837: "En Ecuador, las contravenciones se remontan al Código Penal de 1837, que las consideraba faltas leves sancionadas por los jefes políticos." (G. Campias).

En Ecuador, el concepto y regulación de las contravenciones se remonta al Código Penal

de 1837, donde eran consideradas como faltas leves, de menor gravedad que los delitos. Además, eran sancionadas por autoridades políticas o administrativas, lo que las distinguía de los delitos, los cuales eran competencia de los tribunales de justicia. Esta distinción entre contravenciones y delitos respondía a la necesidad de categorizar y graduar las infracciones según su gravedad, aplicando sanciones proporcionales.

Además, Campias menciona que en 1938 se expidió la primera Ley de Tránsito que reguló las contravenciones de tránsito en el país: "En 1938 se expidió la primera Ley de Tránsito que reguló las contravenciones de tránsito en Ecuador." (G. Campias).

El autor destaca un hito importante en la regulación de las contravenciones en Ecuador, específicamente en el ámbito del tránsito vehicular. Según menciona, en el año 1938 se expidió la primera Ley de Tránsito en el país, la cual tenía como objetivo regular de manera específica las contravenciones relacionadas con el tráfico vehicular y la seguridad vial.

4.5.2. Definiciones

Según (Cabanellas), la contravención es la "infracción, quebrantamiento de una ley, disposición, acuerdo o tratado". Representa una conducta antijurídica de menor gravedad que el delito.

A través de órgano represor que es el COIP, en materia de tránsito se puede determinar este tipo de contravenciones ya que en su clasificación determina delitos y contravenciones, es

decir que van de una base mayor a menor para su juzgamiento donde surge la transgresión en la práctica, violando cualquier ley, reglamento, contrato o acuerdo, lo cual determina un delito más grave que un delito pequeño.

Para la (Real Academia Español) contravención es la "infracción o transgresión de una ley, pacto o tratado". Se diferencia del delito en que este implica una conducta más grave y antijurídica.

Las contravenciones de tránsito se refieren a las infracciones leves o faltas administrativas cometidas por conductores o peatones en el ámbito de la circulación y seguridad vial, estas acciones contravienen las normas de tránsito establecidas en la legislación correspondiente y pueden acarrear sanciones específicas de acuerdo con la norma preestablecida.

Sin embargo, las contravenciones están correlacionadas se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes (ECUADOR)

4.5.3. Clasificación

Según lo tipifica el Código Orgánico Integral Penal las Contravenciones de tránsito que se encuentran en los artículos 383 al 385 son susceptibles de reducción de puntos; por otra parte se clasifican en contravenciones de Primera a Séptima clase que se encuentran estipuladas en los artículos 386 hasta el 392, cabe recalcar que no todos son susceptibles de reducción de puntos en

la licencia de conducir, ya que se declaró en Registro Oficial 512 del 10 de agosto que las contravenciones de tercera a séptima clases no tendrán reducción de puntos solo poseen sanción o multa pecuniaria económica; en este contexto destacaría en relación a la investigación las contravenciones que si predisponen el código reducción de puntos.

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. - 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.

Art. 387.- Contravenciones de tránsito de segunda clase. - Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir:

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.

2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la

misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.

3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.

4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.

5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor. A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa. (COIP)

De acuerdo con esta clasificación instituida en Código Orgánico Integral Penal, para la verificación de mi investigación, cabe mencionar que no todas las infracciones y contravenciones son susceptibles de reducción de puntos, son en algunos artículos que si se contempla esta reducción de puntos que determine anteriormente, así mismo es pertinente el estudio de caso analizado y dado en nuestra legislación nacional.

4. 6. De las licencias de conducir

4.6.1. Categorías y Tipos de Licencias

Licencias no Profesionales

Las licencias no profesionales se otorgan a personas que desean conducir vehículos para uso personal privado o recreativo, y no para fines comerciales o de transporte de pasajeros o

mercancías. Estas licencias suelen tener requisitos menos estrictos que las licencias profesionales; como por ejemplo para acceder al curso de licencia no profesional tipo B Haber aprobado la educación básica para licencias no profesionales (A, B y F); y son requisitos principales, sin embargo, se subdividen en categorías y tipos según el tipo de vehículo que se desea conducir así lo expresa tácitamente en su artículo 128 numeral 4 el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. (TERRESTRE).

En el Ecuador, las licencias no profesionales se clasifican según la Agencia Nacional de Transito en concordancia con el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en su artículo 132 expresa las diferentes categorías que incluyen:

Tipo A: Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricicar, cuadrones;

Tipo B: Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes.

Excepcionalmente, los automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.75 toneladas de carga útil de propiedad del Estado, podrán ser conducidos por los funcionarios y servidores públicos que posean licencia tipo B en las circunstancias y cumpliendo con los requisitos determinados en la normativa aplicable expedida por la contraloría General del Estado;

Tipo F: Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad.

De esta manera se puede determinar una diferencia de licencias no Profesionales, a las Profesionales, siendo una diferencia básica los requisitos de estudio, como también el valor del curso de las licencias no profesionales por ejemplo el tipo A tiene un valor de 135.50 en la auto escuela de conducción Rodar, mientras que la Tipo B conocida antiguamente como sportman tiene un valor de 174.50\$ etc.

Licencias Profesionales

Las licencias profesionales se otorgan a personas que desean conducir vehículos como parte de su actividad laboral o profesional, estas licencias suelen requerir una formación más exhaustiva y pueden estar sujetas a requisitos estipulados en artículo 128 numeral 4 como haber aprobado el primero de bachillerato para licencias profesionales (A1, C, C1, D, D1, E, E1 y G), más una experiencia de 2 años por tipo de licencia para adquirir otra de categoría más superior, es como requisito fundamental establecido por las Escuelas autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito, requieren a los aspirantes ser bachilleres siendo un requisito principal, de la misma manera se tipifican las licencias profesionales en el artículo 132 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito Seguridad Vial.

Tipo C1: Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.

Tipo C: Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500

kg, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los comprendidos en el tipo B.

Tipo D1: Para escolares- institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.

Tipo D: Para servicio de pasajeros (intracantonales, interprovinciales, intraprovinciales, intrarregionales y por cuenta propia); y para vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.

Tipo E1: Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o sustancias peligrosas y otros vehículos especiales.

Tipo E: Para camiones pesados y extrapesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales con estas características.

Tipo G: Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, motos niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).

Tipo A1: Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A.
(TERRESTRE)

Con esta clasificación tenemos un esquema claro de los tipos y categorías de licencias de conducir en nuestro y una diferencia básica es que las licencias profesionales nos permiten realizar un determinado trabajo como profesional del volante lo cual es beneficioso porque

genera trabajo y desarrollo sustentable al país.

4.6.2. Licencias bajo el sistema de puntaje

Según, el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV) en su artículo 97 determina tácitamente: Otorgamiento de licencias de conducir: Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.

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

Las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará el sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, así como el sistema de incentivos por el no cometimiento de infracciones de tránsito.

Analizando dicho artículo descrito es necesario que se cumpla la debida proporcionalidad de instauración de 30 puntos individuales para cada tipo y categoría de licencia ya que las profesionales son una herramienta de trabajo para los profesionales del volante.

4.6.3. Vigencia de las licencias

Según, el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad

Vial (LOTTTSV), en su artículo 129 manifiesta que las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales sin excepción tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición.

Según el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) de Ecuador, en su artículo 129, "las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales sin excepción tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición" (Art. 129, RLOTTTSV).

Según la (LOTTTSV) en su artículo 97 en su inciso 2 expresa, que las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará el sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, así como el sistema de incentivos por el no cometimiento de infracciones de tránsito.

Según el artículo 130 del RLOTTTSV, para obtener como requisito previo para la renovación de las licencias de conducir, se deberán aprobar los siguientes exámenes:

1. Los mayores de 18 años y menores de 65 años que posean licencias de conducir no profesionales tipo A y B, deberán aprobar exámenes psicosenométricos y teóricos.
2. Los mayores de 65 años, y los que posean cualquiera de los tipos de licencias de conducir profesionales y no profesional tipo F, deberán aprobar exámenes médicos, psicosenométricos, teóricos y prácticos. El examen médico previsto será un examen

visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos.

En los casos de cambio de categoría se deberá además cumplir con lo establecido en el artículo 96 de la Ley. El conductor que posea una licencia tipo C, no estará sujeto al cumplimiento del requisito establecido en el artículo 96.a) de la Ley.

Los exámenes para la renovación o canje de licencias se podrán rendir cuantas veces fueren necesarios y en cualquier tiempo.

4.6.4. Costo de multa por contravención

Según, el Código Orgánico Integral Penal se determina al Salario Básico Unificado del Trabajador (SBUT), la persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas, tipificado en el artículo 384 del COIP.

Por otro lado, la persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionado con la siguiente escala:

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

conducir y cinco días de privación de libertad.

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

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

En el caso de que se cometa dicha contravención conduciendo un de vehículo en estado de embriaguez, es determinante de 1 a 3 salarios básicos unificados del trabajador en general que sería 1.380\$ y reducción de diez puntos en el registro de su licencia de conducir profesional no profesional, de esta manera se figura claramente con una representación dentro de una tabla, tomando como base de información nuestro Código Orgánico Integral Penal del artículo 386 al 393 del COIP.

Tabla 2. Costos de Multa por Contravenciones de Tránsito

CLASES DE CONTRAVENCIÓN	REDUCCION DE PUNTAJE A LA LICENCIA	MULTA (Salario Básico Unificado del Trabajador)	MULTA DOLARES (\$)
Primera Clase	10 puntos	1 SBUT	\$ 460
Segunda Clase	09 puntos	50% SBUT	\$ 230
Tercera Clase		40% SBUT	\$ 184

Cuarta Clase		30% SBUT	\$ 138
Quinta Clase		15% SBUT	\$ 69
Sexta Clase		10% SBUT	\$ 46
Séptima Clase		05% SBUT	\$ 23

Elaborado por: Pablo Pardo (2024)

Según el (COIP), las contravenciones de primera clase se sancionan con multa de un Salario Básico Unificado del Trabajador (SBUT), que equivale a \$460 (Art. 386 COIP).

Las contravenciones de segunda clase se sancionan con multa del 50% de un Salario Básico Unificado del Trabajador SBUT, es decir \$230 (Art. 387 COIP).

Además de la multa, las contravenciones también conllevan la reducción de puntos en la licencia de conducir:

- Contravenciones de primera clase: Reducción de 10 puntos
- Contravenciones de segunda clase: Reducción de 9 puntos

De esta manera, se puede observar claramente la distribución de los costos de multa establecidos en la legislación ecuatoriana para las diferentes clases de contravenciones de tránsito, con la correspondiente reducción de puntos en la licencia de conducir que es la afectación de la problemática planteada en esta investigación.

4.6.5. Que categoría de licencia sirve como medio de trabajo

Según, el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito Seguridad Vial

del Ecuador, estas licencias profesionales se otorgan a personas que desean conducir vehículos como parte de su actividad laboral o profesional ya que es su medio de trabajo y desarrollo sostenible aportando a la sociedad del país.

Tipo C1: Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.

Tipo C: Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los comprendidos en el tipo B.

Tipo D1: Para escolares- institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.

Tipo D: Para servicio de pasajeros (intracantonales, interprovinciales, intraprovinciales, intrarregionales y por cuenta propia); y para vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.

Tipo E1: Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales.

Tipo E: Para camiones pesados y extrapesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales con estas características.

Tipo G: Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores,

motos niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).

Tipo A1: Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A.
(TERRESTRE)

Es claro que si enumeramos cuantos tipos de licencias permiten hacer actividad laboral es una buena cifra de 8 tipos de licencias, las cuales son un medio de trabajo que les permite a los profesionales del volante aumentar su competitividad en diferentes medios de transporte y características de los vehículos a conducir.

4.6.6. Las infracciones de tránsito más comunes

Serían las frecuentes que se ven a diario son; exceso de pasajeros, llantas en mal estado, estado de haber consumido alcohol o drogas, no poseer la licencia, conducir con licencia caducada, menores de edad conduciendo, conducción de vehículos no acorde con a la categoría y tipo de licencia y vidrios polarizados etc., este tipo de infracciones predominan en nuestro medio de tránsito de nuestro país a continuación se detallan en la siguiente tabla:

Según, el COIP del artículo 381 al 392, están detalladas contravenciones mas comunes que se generan de una u otra manera, en las que a veces hay vacíos y mala interpretación de la norma por parte del derecho sancionador.

Tabla 3. Costos de Multa por Contravenciones de Tránsito

ART. (COIP)	CONTRAVENCIÓN	SANCIÓN (Pena privativa de libertad)	REDUCCION DE PUNTOS	MEDIDA PREVENTIVA	MULTA (SBUT)	MULTA (\$)
381	Exceso de pasajeros en transporte público.	6 meses a 1 año	Suspensión de la licencia por el mismo plazo			
383	Conducción de vehículo con llantas en mal estado		5 puntos	Se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.		
384	Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes	30 días	15 puntos	Aprehensión del vehículo por veinticuatro horas		\$ 184
385	Conducción de vehículo en estado de embriaguez	5 a 30 días 90 días	5 puntos Suspensión 30 puntos		De 1 a 3 SBUT	\$ 460 \$ 1380
386	Contravenciones de tránsito de primera clase	3 días	10 puntos	La persona que conduzca sin haber obtenido licencia	1 SBUT	\$ 460
386 PC	Contravenciones de tránsito de primera clase La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.	3 días	10 puntos		1 SBUT	\$ 460
387	La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida		9 puntos		50 % SBUT	\$ 230
391	Contravenciones de tránsito de sexta clase			La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras	10 % SBUT	\$ 46

Elaborado por: Pablo Pardo (2024)

4.6.7. Las Unidades de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los GADS.

Según, El Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Transito y Seguridad Vial (RLOTTTSV), en su artículo 32 tipifica: Para el ejercicio de las competencias establecidas en la Ley de Transporte Terrestre, los Gobiernos Autónomos Descentralizados incorporarán dentro de sus estructuras orgánicas y ocupacionales, previo estudio de la Agencia Nacional de Tránsito e informe favorable del Ministerio de Relaciones Laborales, las unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que dependerán operativa, orgánica, administrativa y financieramente de los GADs correspondientes.

Una vez que se cuente con el informe favorable del Ministerio de Relaciones Laborales, los GADs emitirán la respectiva ordenanza.

El Ministerio de Relaciones Laborales, en coordinación con la ANT, establecerá los requisitos para el ingreso y desarrollo de carrera de los agentes civiles de tránsito, entre los que deberá constar la capacitación previa y obligatoria por parte de la ANT.

Serán las encargadas de coordinar con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales, o con la CTE, según corresponda, en todos los casos que la ley exige una actuación coordinada de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

En este caso los Gobiernos Autónomos Descentralizados, acceden a esta facultad cuando

poseen la señalética adecuada y dispositivo de control en materia de tránsito para poder sancionar de acuerdo a la norma vigente, como también contar con el personal capacitado para asumir dicha dependencia, pero es ahí donde cabe recalcar el abuso de derecho por estos personajes que vulneran los derechos de los profesionales del volante para percibir cualquier dadiva a su favor o a beneficio del Gobierno Autónomo Descentralizado donde pertenecen, haciendo mal uso de la interpretación de la norma, ya que se dice que pescan a río revuelto para generar dinero para cubrir su salario.

4.6.9. Competencias

Según, El Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Transito y Seguridad Vial (RLOTTTSV), en su artículo 30 expresa: Las ordenanzas que expidan los GADs en el ejercicio de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, guardarán armonía con las políticas emitidas por el Ministerio del sector, y se enmarcarán en las disposiciones de carácter nacional emanadas de la ANT. Para tales efectos, las ordenanzas que se expidieren deberán ser comunicadas a la ANT inmediatamente luego de su aprobación, para el control correspondiente. Así mismo, el Directorio de la ANT, a través de su presidente, de oficio o a petición de parte, podrá solicitar a los GADs la información relativa al cumplimiento por parte de éstos, de las regulaciones de carácter nacional que expida. De determinarse el incumplimiento de las regulaciones de carácter nacional por parte de los GADs, la ANT podrá

ejercer las acciones legales y constitucionales que correspondan para garantizar el correcto cumplimiento de estas regulaciones.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

4.6.10. Agentes Civiles de tránsito de los GADS

Según, El Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Transito y Seguridad Vial (RLOTTTSV), en su artículo 21 dispone; La Agencia Nacional de Tránsito es la encargada de formar y capacitar a los agentes civiles de tránsito que realicen el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en los GADs.

Para el efecto, la ANT podrá, mediante resolución, crear, estructurar y normar su propia academia de formación de agentes civiles de tránsito, o en su defecto podrá suscribir convenios de cooperación con la CTE para que ésta, a través de la Escuela de Formación de Oficiales y Tropa (EFOT), o a través de convenios con centros de educación superior, capacite a los agentes civiles de tránsito que se requieran. La ANT podrá también suscribir convenios de cooperación con los GADs para que estos, por si mismos y bajo la supervisión de la Agencia Nacional de Tránsito, formen y capaciten los agentes civiles de tránsito en sus respectivas jurisdicciones.

Los agentes civiles de tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADS)

son funcionarios encargados de hacer cumplir las normativas de tránsito en sus respectivas jurisdicciones con categoría tipo A, donde asumen la potestad de la Unidad de Tránsito, en efecto tienen la autoridad para realizar controles de tránsito, emitir citaciones por infracciones, y aplicar sanciones de acuerdo con lo establecido en la ley. Su labor es fundamental para garantizar la seguridad vial y el orden en las vías públicas, las sanciones impuestas por los agentes civiles hacia los infractores que pueden ser conductores o peatones dentro del tránsito en las vías, estas pueden variar dependiendo de la gravedad de la infracción y las regulaciones locales a través del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial Autónomo Descentralizado (COOTAD), en su literal (f) que expresa tácitamente; Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; para mantener dicha competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

4.6.11. Policías de Tránsito

Los policías de tránsito son agentes de la fuerza pública encargados de mantener el orden y la seguridad vial en las vías públicas que pertenecen a la misma entidad con formación en materia de tránsito. Poseen la autoridad para hacer cumplir las normativas de tránsito, realizar controles de alcoholemia y velocidad, dirigir el tráfico en caso de congestiones, y aplicar sanciones a los conductores que infrinjan las leyes de tránsito. Su labor es decisiva para prevenir

accidentes de tráfico y garantizar el flujo seguro y eficiente del tráfico vehicular, estas sanciones impuestas, por el Código Orgánico Integral Penal, en efecto pueden ser también impugnadas, si existe una mala interpretación de la norma, siendo aplicadas por los policías de tránsito en las circunscripciones cantonales pueden variar dependiendo de la gravedad de la infracción cometida por el sujeto de acuerdo a la regulación nacional, estos se encuentran ejerciendo el debido control y regulación en los Cantones directamente para la entidad administrativa que es la Agencia Nacional de Tránsito.

4.6.12. De la boleta de citación en las contravenciones de tránsito

Cuando se suscita una contravención, el agente civil de tránsito, toma el procedimiento correspondiente, informa al ciudadano la infracción realizada, coloca la sanción establecida y emite la boleta de citación, es decir la fundamentación de la emisión de la boleta emitida por determinado Agente de tránsito hacía, el conductor se basa en la constatación de que el agente de tránsito policía de tránsito determinado una contravención del tránsito generada por el profesional del volante. Esto puede determinarse mediante la concurrencia de infracciones y sanciones, al emitir una boleta al conductor infractor, siendo esta boleta la que permite proceder con la impugnación en caso de poseer alguna inconformidad.

Como por ejemplo en el artículo 391 numeral 11 determina; que la persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de

adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica, en este caso se ve reflejado la mala interpretación de la norma en el COIP, así mismo al no ser proporcional al emitir la contravención no acorde a lo estipulado vulnerando los derechos.

4.7. El abuso de derecho

4.7.1. Naturaleza jurídica del abuso del derecho

Como bien dijo León Duguit "El Derecho no es tanto la obra del legislador como el producto constante y espontáneo de los hechos"

Las leyes, los Códigos pueden permanecer rígidos en sus textos, pero por la fuerza de las cosas, bajo la presión de los hechos y por la necesidad práctica de regirlos surgen nuevas normas que originan a su vez, instituciones jurídicas nuevas. (Ormachea ,p.463).

Los textos legales están dejando de ser válidos debido al que el derecho es dialectico, por eso es necesario y necesitamos urgentemente alinearlos con las nuevas exigencias. Por lo tanto, se puede decir que a medida que las relaciones económicas y las organizaciones sociales deben cambiar sus normas regulatorias igual por esta razón determina actualizaciones de códigos y leyes.

Como bien dice el ilustre tratadista nacional doctor José León Barandiarán: "El derecho no es absoluto, no puede ejercitarse de una manera que lastime los imperativos humanos de

solidaridad social y de consideración intersubjetiva”. De allí que se haya ido elaborando una concepción en este orden de cosas que, en general, reciba consagración en el derecho moderno (Ormachea , p.469)

Sin embargo, el resultado de estos cambios es un abuso de la teoría jurídica, surge como resultado del desarrollo de la ley, reflejando el desarrollo de la vida social, el surgimiento de nuevos sistemas, nuevas relaciones sociales, nuevas relaciones jurídicas y nuevos conceptos jurídicos.

4.7.2. Naturaleza jurídica de la conducta abusiva

Si bien existe abundante doctrina y jurisprudencia acerca del abuso del derecho, aún subsisten dudas sobre algunos de sus aspectos troncales. En el presente trabajo se aborda uno de ellos, como es el de su naturaleza jurídica. Los autores entienden que para un mejor tratamiento del tema debe analizarse, por un lado, cuál es la naturaleza jurídica del abuso del derecho propiamente dicho y, por otro, de la conducta abusiva. Concluirán que el abuso del derecho es un principio general del derecho, mientras que la conducta abusiva será una conducta ilícita pero entendida la ilicitud en sentido amplio. (DIALNET)

Los tratadistas de derecho están de acuerdo en que la vida en sociedad impone la represión de la mala fe, del egoísmo y de actos, aun triviales, que origine una persona en el ejercicio de sus derechos, en detrimento de terceros. Asimismo, lo están en la necesidad de que

el derecho positivo debe acoger esa represión mediante una fórmula que solucione satisfactoriamente el conflicto de intereses entre el agente que ejerce su derecho en forma abusiva y el tercero que queda afectado por ese ejercicio. Como dice Raymundo Saleilles surge la necesidad de un correctivo indispensable para conciliar los derechos del individuo con los de la sociedad. (Ormachea)

El fundamento jurídico de la conducta abusiva está en que ningún derecho es ilimitado, pues de ser así, no habría orden social posible, aquel que tiene derechos frente a los demás integrantes de la sociedad, también tiene deberes para con ellos, creando una conducta no puede existir un grupo social en que haya únicamente sujetos titulares de derecho, así como tampoco puede haber una sociedad en que los hombres estén exclusivamente sujetos a cumplir deberes.

4.7.3. La perspectiva del abuso del derecho en las sanciones de tránsito

En este ámbito es muy clara la figura del abuso de derecho por parte de la autoridad competente, siendo latente la presencia del derecho facultativo, siendo el elemento fundamental la persona como Agente Civil de Tránsito u Policía de Tránsito, esto surge cuando este sujeto opera dentro de su derecho, permitiendo que esa facultad de derecho y su normativa tienen clases de maleabilidad, desconocimiento y perplejidad que brotan de la propia inseguridad e inconveniencia, sobre todo la ambigüedad oscuridad, o lagunas vicios del derecho que como toda labor humana, defectiva no puede comprender en su universo, todas las suposiciones propias de

la conducta humana en sus diversas manifestaciones éticas y emocionales, tanto más que las distintas fracciones de la sociedad marchan imponiendo, relaciones, hábitos diferentes al tiempo, y el derecho se va quedando negligente en relación con el momento de su origen, por lo que en el marco del derecho van surgiendo lagunas y vacíos de los que se aprovecha el abusador revestido con la autoridad y potestad de sancionar, aprovechándose de la debida norma penal, aplicando un conjunto de infracciones, sanciones u contravenciones constituyendo una determinada interpretación a su favor, con evidente malicia que supone una conducta consciente, voluntaria y dirigida a un fin determinado, estas son utilizadas para amedrentar al conductor ya que es bajo y escaso su conocimiento en materia de tránsito, adquiriendo beneficios propios, sabiendo el daño que se crea para terceros, creando la discusión procedente de acuerdo a la transgresión cometida.

4.8. Legislación Nacional

4.8.1. Constitución de la Republica del Ecuador

La Constitución de la Republica del Ecuador en su artículo 76 numeral 6 que manifiesta claramente que la Ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza en concordancia con el artículo 394, tipificando que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán

prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

Esta ley se fundamenta en varios principios constitucionales, tales como el derecho al debido proceso (artículo 76), la seguridad jurídica (artículo 82), y el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado (artículo 14) de la (Constitución de la República del Ecuador).

4.8.2. Código Orgánico Integral Penal (COIP)

Según, el artículo 644 expresa tácitamente el inicio del procedimiento, siendo susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no. Es así que determina en su inciso cinco la aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir.

Es sustancial mencionar que el recurso de apelación es considerado como un derecho ciudadano, mismo que se encuentra consagrado en nuestra constitución, en la cual se otorga la posibilidad de acudir ante un ente superior con la finalidad de hacer prevalecer y garantizar dichos derechos, por ello se puede definir al recurso de apelación como aquella suspensión de una resolución, que por lo tanto genera derechos y obligaciones; no obstante, el procedimiento y la aplicación del recurso de apelación, que se encuentra tipificado en el Art. 75 de la Constitución de la República del Ecuador en la cual se determina, “el acceso a una justicia imparcial y expedita de sus derechos e intereses con sujeción a los principios de inmediación y

celeridad”; y en concordancia con lo establecido en el Art. 652 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) “Las sentencias, resoluciones o autos definitivos serán impugnables solo en los casos y formas expresamente determinados en este Código”. esto adicionalmente, al artículo 653 numeral 4 del mismo cuerpo legal determina y detalla los laudos.

4.8.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) de Ecuador es la pieza reglamentaria fundamental que regula el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en el país. Enmarcada dentro de los principios constitucionales establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, la LOTTTSV busca garantizar el ejercicio pleno de los derechos y obligaciones relacionados con el tránsito, promover la seguridad vial, y contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte así lo determina en su artículo 97 inciso 1; las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para que quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiarla además en su inciso 2 del mismo artículo expresa; las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos, ante lo cual se instaurarían 30 puntos individual por cada categoría de licencia dentro de LOTTTSV, teniendo como objetivo principal promover la debida proporcionalidad y garantizar el cumplimiento de las normativas establecidas en la materia de tránsito garantizando

los principios constitucionales. (TERRESTRE)

4.8.4. Reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

El Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Transito y Seguridad Vial (RLOTTTSV) determinado en Decreto Ejecutivo 1196, con Registro Oficial 731 de 25 de junio del 2012, estando vigente en la actualidad, es el ente encargado de regir y administrar la ejecución y supervisión de las políticas, programas y proyectos relacionados con el transporte terrestre y la seguridad vial en Ecuador, en concordancia con los principios constitucionales y con referencia en el artículo 132 de las Categorías y Tipos de Licencias, detallando las licencias no profesionales, profesionales y especiales, con sus debidas restricciones como se analizó anteriormente, para lo cual el Reglamento Ley Orgánica de Transporte Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina en su artículo 155 inciso 1; así mismo, cuando un conductor tuviere varias categorías de licencias de conducir, los puntos que pierda haciendo uso de una de ellas serán reducidos por igual en las demás categorías que posea. Para la correcta aplicación de la licencia por puntos, los conductores que tuvieran licencia profesional y además la licencia tipo B, esta última será anulada y borrada del registro correspondiente.

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de

conducir aplicables para que quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiarla además en su inciso 2 expresa; las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos ante lo cual el RLOTTTSV tiene como objetivo principal promover la seguridad vial, regular el tránsito, y garantizar el cumplimiento de las normativas establecidas en la materia de tránsito garantizando la debida proporcionalidad. (TERRESTRE)

4.8.5. Agencia Nacional de Transito (ANT)

La Agencia Nacional de Transito (ANT), contribuye de manera eficiente al desarrollo del país a través en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial cumpliendo con los principios de equidad, de inclusión, libre movilidad y desarrollo sostenible publicitario, a través del sistema informático, por así decirlo es un medio por el cual nos permite conocer a través de su sistema ant.gob.ec., y revisar en línea la cantidad de puntos que posee una licencia de conducir, siendo una plataforma segura que a la vez permite revisar los tipos y categorías de licencia, citaciones de tránsito, emitir el certificado del conductor, y presentar la licencia de conducir digital con código QR entre otros trámites. (ANT)

4.8.6. Proyecto de Ley

La secretaria general de la Asamblea Nacional del Ecuador discutió el “Proyecto de Ley Orgánica Reformativa a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, en las siguientes fechas:

Primer Debate	Segundo Debate
06 de noviembre de 2018	21 de julio de 2018
30 de abril de 2019	28 de julio de 2020
30 de mayo de 2019	27 de abril de 2021
04 de junio de 2019	30 de abril de 2021
02 de julio de 2019	
03 de octubre de 2019	

Dicho proyecto recibió la Objeción parcial por Inconstitucionalidad del presidente de la República, el 02 de junio de 2021. La corte constitucional resolvió la objeción parcial por inconstitucionalidad, mediante Dictamen N^{ro}. 3-21- OP/21. Del 30 de junio de 2021 y fue debidamente notificado a esta asamblea Nacional el día 02 de Julio de 2021.

En sesión celebrada el 20 de julio de 2021, el pleno de la Asamblea Nacional conoció y discutió el informe no vinculante a la objeción parcial por inconstitucionalidad del “Proyecto de Ley Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte, Transito y Seguridad Vial”, elaborado por la comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y Microempresa.

En efecto y de conformidad con lo señalado en el artículo 139 de la Constitución de la Republica del Ecuador y el Artículo 65 de la Ley Orgánica de la función Legislativa fue aprobada la Ley Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte, Transito y Seguridad Vial, el día 20 de julio de 2021.

Quedando suscrito en el Registro Oficial - Quinto Suplemento N^{ro}. 512 martes 10 de

agosto de 2021. (Ecuador)

Con base en la reforma a la Ley de Tránsito, que entró en vigencia el 10 de agosto de 2021, todas las contravenciones que van desde tercera a séptima clase no tendrán reducción de puntos en la licencia de conducir. En total son 79 causales, desde el artículo 388 al 392 del Código Orgánico Integral Penal. (COIP)

Estas son las causales más recurrentes, en las cuales ya no hay reducción de puntos a la licencia de conducir donde también se describen las multas pecuniarias referente al Salario Básico Unificado del Trabajador (SBUT) actual es de 460\$:

Art.388. Tercera clase 40 % del Salario Básico Unificado (SBU) (USD 184)
(numeral 1 al 9)

1. Quien detenga o estacione vehículos en zonas de seguridad, curvas, puentes, ingresos, y salidas de los mismos, túneles, sin tomar las medidas de seguridad.
2. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

Art.389.- Cuarta clase 30 % SBU (USD 138) (numeral 1 al 12)

1. La o el conductor que no obedezca las señales manuales y las órdenes de los agentes de tránsito y otras señales colocadas en la vía pública.
2. Vehículos sin placas de identificación.

Art.390.- Quinta clase 15 % SBU (USD 69) (numeral 1 al 22)

1. Apagar el motor en una pendiente.
2. Dejar o recoger pasajeros en sitios prohibidos.

Art.391.- Sexta clase 10 % SBU (USD 46) (numeral 1 al 21)

1. Contravenir las normas previstas en relación a la emanación de gases.
2. No lleve un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios.

Art.392.- Séptima clase 5 % SBU (USD 23) (numeral 1 al 15)

1. Usar inadecuadamente y reiteradamente la bocina.
2. La o el conductor que no use cinturón de seguridad.

Cuando se suscita una contravención, el agente civil de tránsito, toma el procedimiento correspondiente, informa al ciudadano la infracción realizada, coloca la sanción establecida y emite la boleta de citación.

Los ciudadanos pueden revisar sus puntos de la licencia a través de la página ant.gob.ec en la opción de 'Infracciones ANT', deberán ingresar su cédula e inmediatamente les reflejará los puntos disponibles y en el caso de haberle retirado puntos le indicará la infracción.

Cabe recalcar que la ley no es retroactiva, por ello, las sanciones cometidas estuvieron sujetas a la reducción de puntos hasta la presentación de la reforma de la Ley de Tránsito.

Recordamos a la ciudadanía que, para su movilización, en cualquier tipo de automotor, es

indispensable portar la licencia de conducir, este es un documento habilitante que faculta la idoneidad del conductor, caso contrario la multa establecida en el COIP es del 10 % de un Salario Básico Unificado (USD 46).

En el caso de conducir sin haber obtenido la licencia la sanción es de tres días de pena privativa de libertad, una multa de un SBU (USD 460) y reducción de 10 puntos a la licencia, esto dado a que el art.386 no está exento de la reducción de puntos.

De esta manera se puede evidenciar en el estudio de caso la importancia que es la reducción de puntos, ya que es el respaldo y garantía, es decir su hoja de vida que posee un conductor para acceder a un trabajo como conductor ya que el tipo o categoría de licencia le permite postular, siendo esta su instrumento de trabajo y sustento como una profesión más. (Informa).

4.9. Derecho Comparado

Para (Somma), el derecho comparado es una disciplina que permite analizar y contrastar las leyes y sistemas legales de diferentes países para identificar similitudes, diferencias, fortalezas y debilidades en un área específica del derecho. Este proporciona una herramienta invaluable para entender cómo diferentes jurisdicciones abordan los desafíos relacionados con la seguridad vial, la regulación del tráfico y la protección de los derechos de los usuarios de la vía pública.

El derecho comparado suele ser calificado como una disciplina o método de estudio¹ del derecho que se basa en la comparación de las distintas soluciones que ofrecen los diversos ordenamientos jurídicos para los mismos casos planteados (esto dentro de una perspectiva funcionalista). Por este motivo queda claro que no es una rama del derecho sino una metodología de análisis jurídico. Si bien la expresión "derecho comparado" es la que se afianzó en países de habla hispana, luce como poco adecuada para sintetizar el enfoque, toda vez que parece dar a entender que se trata de una rama del Derecho, como el Derecho Civil o el Derecho Penal. Lo dicho es importante porque en otros idiomas se prefiere los términos "legal comparison" o "comparazione giuridica", los cuales se traducirían a nuestro idioma como "comparación jurídica"; permitiendo resaltar el hecho de la comparación como actividad central del enfoque. (Wikipedia, Derecho comparado)

El derecho comparado, también utilizado como método, puede ser aprovechado a cualquier área del derecho, realizando estudios específicos de ciertas legislaciones, con este tipo de análisis se le denomina micro y macro comparación, por su parte, si se estudia las diferencias estructurales entre dos sistemas jurídicos.

4.9.1. Legislación de España

Ley 17/2005, de España de 19 de julio de 2005.

Esta ley regula el permiso y licencia de conducción por puntos y modifica el texto

articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. (Jurídicas)

El sistema de licencia de conducir por puntos tiene eficacia avalada, al menos en España, por algunos estudios internacionales que han comprobado su impacto en el comportamiento de los conductores y la consiguiente reducción de víctimas mortales inmediatamente después de su puesta en marcha (Adam , 2012.p.14)

Este sistema sería recomendado por los principales organismos internacionales de referencia en el campo de la Seguridad Vial, considerándolo como una estrategia eficaz para reducir significativamente las infracciones y accidentes de tráfico y sus consecuencias, siendo evidente el descenso en los últimos años del número de accidentes de tráfico, y las víctimas mortales y no mortales (Adam , 2012. p.14)

Precisamente, uno de los objetivos del permiso por puntos es influir en estos cambios de conducta mediante la reeducación vial, especialmente de los infractores, siendo un importante factor de prevención (Ley Tráfico)

Concluyó que la licencia por puntos podría ser una medida eficaz para reducir el número de infracciones que se cometen en el tránsito y, con ello, mejorar la seguridad vial dentro del sector urbano y rural. Además, parece haber influido en la modificación del comportamiento y la actitud de los conductores al volante, reduciendo el impacto en el número de accidentes, muertos y heridos que se producen en las vías.

Esta materia fundamenta regulando la base legal y administrativamente en las siguientes normas:

- ✓ Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica el Código Penal en materia de seguridad vial, BOE de fecha 23 de junio de 2010.
- ✓ Listado de infracciones graves y muy graves, baremadas en el anexo II de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- ✓ Artículo 384 del Código Penal, donde se tipifica el conducir sin vigencia como delito penal.
- ✓ Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Art. 63, 64, 71 y 73 Anexos II y III).
- ✓ Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (Arts. 37; 38; 47.2 y 51.4).
- ✓ Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

En el año 2005 se aprobó la “Ley de permiso por puntos”, que habría permitido que España haya pasado de ser uno de los países con mayores índices de siniestralidad vial (128

muestrados en carretera por millón de habitantes en 2003, cuando la media europea era de 103) a situarse, en el 2006, más cercano a la media de la Unión Europea que era 93 muertos por cada millón de habitantes (Ley 17/2005, de 19 de julio de 2005). La ley española, en lo referente al sistema de puntaje, tiene por objeto generar (Exposición de motivos de la Ley 17/2005):

4.9.2. Legislación Chilena

Ley de tránsito de Chile N^{ro}. 18.290.

La legislación está relacionada con el transporte terrestre y el tránsito está regulada por la Ley de Tránsito y sus modificaciones posteriores. Esta ley establece las normas y procedimientos para la circulación de vehículos en las vías públicas, los requisitos para la obtención de licencias de conducir, las responsabilidades de los conductores y las sanciones por infracciones de tránsito. (Ley N^o 18.290)

Sin embargo, ha existido una amplia discusión sobre la conveniencia o no de adoptar el denominado sistema de licencias de conducir por puntos, existente en otros países. En la base de datos de Ley Chile existen cuatro proyectos de ley sobre esta materia, tres de ellos en tramitación (Boletines N^{ro}. 3376-15), actualmente en segundo trámite constitucional; y (N^{ro}. 4680-15 y 6539-5), ambos en primer trámite constitucional), y uno archivado (N^{ro}. 5718-15). Los posibles beneficios de este sistema consisten en que su aplicación podría ser más simple; en que el conductor asumiría directamente su responsabilidad en la mantención o no de su licencia de

conducir, y en que, como se verá más adelante, la experiencia comparada indicaría que la incorporación de la licencia de conducir con un sistema de puntaje ha disminuido notablemente los accidentes de tránsito y el número de muertos y lesionados por esa causa. (J. P. Herrera ,2021. p.3.).

La ley de 18.290, también conocida como Ley de Tránsito, es el documento que establece los lineamientos de comportamiento vial de todas las personas que transiten por caminos, calles, vías públicas, rurales urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, que estén dentro del territorio de la republica de chile. Estas normas van dirigidas a todos los actores involucrados en el tránsito, como peatones, conductores y pasajeros de cualquier clase de vehículo y tipos de licencias. (J. I. Herrera)

Título I de los conductores y de las licencias:

Del artículo 5 al 29 de la Ley de Transito; en este punto están instituidos los tipos de licencias de conducir, los requisitos para obtenerlas, el sistema de puntaje otorgados, así como las instituciones a cargo de expedir este documento.

Así mismo, se establecen las obligaciones y prohibiciones de los conductores en relación con la conducción de un vehículo que requiera licencia de conducir.

4.9.3. Legislación Argentina

Ley de Tránsito de Argentina N^{ro}. 24.449 (mayo, 2021); y el Decreto N^{ro}. 1.078/08, que

reglamenta la Ley provincial de Tránsito N^{ro}. 2.148.

En Argentina, la normativa relacionada con el transporte terrestre y el tránsito está regulada principalmente por la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y sus decretos reglamentarios. (Ley N^o 24.449).

El año 2008 se aprobó en Argentina un sistema de licencia de conducir por puntos, de acuerdo con un Registro Nacional unificado en todo el territorio nacional. El Registro de conducir por puntos se incorporó a la Ley N^{ro}. 24.449 de Tránsito, señalando que la emisión de la Licencia Nacional de Conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada titular una cantidad fija y uniforme de puntos. La aplicación del sistema ha sido gradual, pues debe implementarse por leyes provinciales, de acuerdo con el reparto de competencias entre el Estado Central y las Provincias.

Este sistema se denomina Sistema de Evaluación Permanente de Conductores (SEPC), que rige desde el año 2009, y su modificación a partir de la entrada en vigor de la Ley N^{ro}. 6.254, el 27 de febrero de 2020, y consiste en la asignación de un puntaje a cada conductor y el descuento de puntos en función de las infracciones y/o contravenciones cometidas. (Ley N^o 24.449)

Esta ley establece las normas y procedimientos para la circulación de vehículos en las vías públicas, los requisitos para la obtención de licencias de conducir, las responsabilidades de

los conductores y las sanciones por infracciones de tránsito.

Además de la ley nacional, cada provincia en Argentina Federal puede tener su propia legislación complementaria en materia de transporte y tránsito, lo que puede generar variaciones en las normativas y procedimientos aplicables en diferentes regiones del país.

Finalmente, ante un estudio estadístico se puede destacar la importancia del sistema de puntaje en algunos países del mundo donde se ha implementado este sistema de puntaje se aplican en países como Australia, Francia, Italia, Malasia, Canadá, Bélgica, Japón, Reino Unido, Dinamarca, República Checa, Alemania, España y Estados Unidos de América. En este último caso se habrían reducido las muertes por accidentes de tránsito por conducción irresponsable en un 10% por año. (BCN 2011)

5. Metodología

5.1. Materiales utilizados

Entre los materiales utilizados para la realización de este trabajo de investigación, los mismos que se utilizan para contribuir al logro de los objetivos planteados en este trabajo de grado, recopilar recursos bibliográficos, tenemos: escritos jurídicos, leyes, manuales, diccionarios, ensayos, revistas jurídicas, científicas. escritos y varios La página web de la organización nacional, todas las citas son correctas, y forman parte de la fuente bibliográfica de mi disertación.

Por lo que también se utilizan otros materiales como: útiles de oficina, herramientas informáticas, conexiones a internet, laptops, celulares, impresoras, USB, papel bond, fotocopias, que son de gran utilidad para la dirección y desarrollo de este Proyecto de Integración Curricular.

5.1.1 Métodos

Los métodos constituyen una forma organizada y sistemática que permiten el desarrollo y ejecución del presente trabajo de investigación para poder alcanzar los objetivos planteados, entre los métodos que permitieron indagar sobre el problema socio-jurídico, tenemos:

El método Científico: El método científico es una herramienta de investigación que permite generar conocimiento objetivo al resolver la veracidad o falsedad de un postulado por medio de la aplicación de una serie de etapas o pasos. Constituye una forma estructurada y sistemática de afrontar una duda. Su propósito es convertir una verdad subjetiva en objetiva, gracias a que se prueban y comprueban los hechos con la finalidad de mostrar su existencia real.

Este sistema faculta al investigador para que se aproxime a la realidad de forma independiente a sus creencias. Los pasos del método científico únicamente buscan descubrir el funcionamiento del universo o algún hecho concreto, basándose en el estudio y la evidencia disponible.

Son procesos metodológicos o series de etapas que se han recorrido para obtener un conocimiento válido desde el punto de vista científico. Es gracias a este método que se puede

llegar a una verdad y con ella identificar con precisión el problema determinado; en el presente trabajo se utilizó este método al momento de analizar las obras tanto de carácter científico como jurídica, las cuales fueron desarrolladas oportunamente y de forma detallada en el marco teórico.

Método Inductivo y Deductivo: El método deductivo es lo opuesto al método inductivo, pues mientras que el método deductivo procura ir de lo general a lo particular, el método inductivo procede de modo inverso: a partir de premisas particulares se procura alcanzar conclusiones generales. En él, se parte de la observación, registro y análisis de la información para, con base en ella, formular premisas generales.

El método deductivo es una estrategia de razonamiento empleada para deducir conclusiones lógicas a partir de una serie de premisas o principios. En este sentido, es un proceso de pensamiento que va de lo general (leyes o principios) a lo particular (fenómenos o hechos concretos). Según el método deductivo, la conclusión se halla dentro de las propias premisas referidas o, dicho de otro modo, la conclusión es consecuencia de estas.

Con la estudio de estos métodos nos ha permitido, primeramente, determinar la existencia de un problema en cuanto a la improcedencia del recurso de apelación en cuanto a las contravenciones de tránsito cuya sentencia no corresponda a una privación de la libertad, ocasionando así una vulneración al derecho a la defensa, a un debido proceso y a la seguridad jurídica descritos en la constitución donde el estado debe velar por dichos derechos, una vez

determinado el problema, se procede a la deducción de los factores a considerar de tal manera que se pueda explicar los diferentes fenómenos desde una concepción jurídica y teórica.

Método Analítico: El método analítico da cuenta del objeto de estudio del grupo de investigación que en este trabajo se ocupa, con una rigurosa investigación documental, del método mismo que orienta su quehacer. Este método, empleado particularmente en las ciencias sociales y humanas, se define en el libro como un método científico aplicado al análisis de los discursos que pueden tener diversas formas de expresión, tales como las costumbres, el arte, los juegos lingüísticos y, de manera fundamental, la palabra hablada o escrita.

Este método radica la separación de un todo o de conceptos generales en partes o en elementos constitutivos, con el fin de comprender y determinar sus causas, su naturaleza y los efectos de lo que se considera como una unidad; con la utilización de este método se nos permitió adentrarnos con mayor entendimiento en la problemática planteada, así como también hacer el análisis a posteriori de cada cita bibliográfica que consta dentro del desarrollo del marco teórico, es decir su respectivo comentario y análisis; además se lo utilizó con el fin de analizar e interpretar de forma adecuada y correspondiente cada uno de los resultados luego de la aplicación de las técnicas de campo como son las encuestas y entrevistas aplicadas hacia los conocedores del derecho penal y constitucional.

Método Exegético: opera como parte de la interpretación del Derecho como una ciencia

que su propia naturaleza asume una arista interpretativa que se vincula con la interpretación y aplicación de las normas e instituciones jurídicas, tanto sustantivas como adjetivas, así como el actuar de los organismos y operadores jurídicos.

Establece un método de interpretación que, generalmente se ha aplicado para el estudio de los textos legales e interpretarlos de tal manera que se puede determinar cómo los legisladores redactaron la ley. Este método es un elemento que ayuda a establecer el significado y el alcance de las normas que forman parte de un ordenamiento jurídico. Se ha empleado este método al momento de realizar la fundamentación jurídica del presente trabajo y se aplicaron las siguientes: Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal; Agencia Nacional Transito; Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; finalmente la Agencia de Regulación y Control Transporte Transito y Seguridad Vial Nacional de Tránsito demás normativa que consideramos relevante para el desarrollo de la misma.

Método Mayéutico: es el método aplicado por Sócrates a través del cual el maestro hace que el alumno, por medio de preguntas, descubra conocimientos.

Este es un método de carácter investigativo que consiste en aplicar una serie de interrogantes y cuestionamientos para descubrir conceptos que estaban ocultos en la mente de quien es interrogado, buscando, por lo tanto, obtener más información para un mejor

entendimiento de este. Este método fue aplicado al momento de la elaboración de un banco de preguntas, que serían posteriormente utilizadas para la realización de encuestas y entrevistas para, de este modo, obtener más información y, sobre todo, más relevante para desarrollar los datos analíticos y estadísticos.

Método Estadístico: este método es tal vez por la naturaleza teórica del Derecho el método menos utilizado; sin embargo, en los últimos años a consecuencia del uso de la tecnología ha tomado gran importancia y se utiliza para la recopilación, organización y análisis de la información. De la misma forma, son mayoritaria las investigaciones que desde el punto de vista del Derecho se acogen a la cita de tablas y gráficos de terceros más que a la adaptación y representación propia por la falta de formación de los investigadores y de las Escuelas de derecho en las metodologías estadísticas.

El método estadístico es uno de los más distinguidos para la realización de un trabajo investigativo, puesto que, consiste en manejar secuencialmente datos tanto cualitativos como cuantitativos dentro de dicha investigación. Es por ello que este método fue aplicado dentro del presente trabajo al momento de ejecutar el trabajo de campo que corresponde justamente en ejecutar las encuestas y entrevistas, una vez obtenidas las respuestas esperadas se procedió a realizar la respectiva tabulación, elaboración de cuadros estadísticos y las representaciones gráficas con la finalidad de obtener resultados que aporten a la búsqueda de una solución al

problema planteado.

Método Sintético: El método sintético es un proceso de análisis de razonamiento que busca la forma de reconstruir un acontecimiento de manera resumida, valiéndose de los diferentes elementos fundamentales que estuvieron presentes en el desarrollo del acontecimiento.

Este método reside en resumir y dirigir los contenidos hacia una mayor aclaración del panorama, y con ello unir los aspectos de mayor relevancia de lo que se ha analizado con anterioridad, en otras palabras, se vale del análisis como medio para llegar al o los objetivos propuestos. Con la ayuda de este método se realizó la discusión y la verificación de objetivos planteados y la fundamentación de la propuesta, aplicado al momento de emitir criterios luego del estudio de la temática en cuestión.

5.2. Técnicas

Encuesta: es una de las técnicas más usadas y más importantes, en el presente trabajo de investigación, la encuesta está conformada por un cuestionario de cinco preguntas claves para la búsqueda de soluciones, asimismo consta con opciones de respuesta diseñadas para reunir datos y conocer el criterio de 30 profesionales y conocedores del derecho quienes brindan sus conocimientos sobre la problemática planteada, en este caso sobre la vulneración de derechos en el procedimiento expedito, el recurso de apelación, las contravenciones de tránsito y sus respectivas sanciones.

Entrevista: por cuanto, esta técnica consiste en la participación de un diálogo existente entre el entrevistador y el entrevistado sobre aspectos puntuales de la problemática que está siendo objeto de nuestro estudio, en la presente tesis se procedió a entrevistar a cinco expertos en la materia, profesionales a quienes se les explicó detalladamente la temática planteada, y esperando que sus aportes sean relevantes para la solución que se planteará más allá dentro de la investigación.

5.3. Observación documental

Conocemos que las técnicas de investigación bibliográfica centran sus funciones primordiales en procedimientos que requieren de optimización y uso racional de los recursos bibliográficos y documentales. En el desarrollo de este trabajo investigativo se utilizaron estas técnicas para identificar la realidad de una problemática socio jurídica, para fundamentar una posible solución que evite la vulneración de los derechos mencionados en este trabajo.

Asimismo, constan estadísticas que pueden proporcionar un argumento y una base para un problema establecido en el trabajo actual y plantear la o las soluciones.

A partir de los resultados de investigación presentados obtenidos a partir de las técnicas de la encuesta y entrevista, representadas en forma de tablas, gráficos e inferencias, así como también análisis e interpretaciones estandarizadas, cuya principal finalidad es construir a partir del marco teórico y los objetivos de validación, así como permitir el desarrollo de las respectivas

conclusiones y recomendaciones que serán importantes al valorar la temática diseñada.

6. Resultados

6.1. Resultados de Encuestas

La actual técnica enfocada en las encuestas, ha sido aplicada a profesionales y conocedores del Derecho de las Ciudades de Loja y Cariamanga; tomando como base una muestra de 30 Abogados; se utilizó un formato estándar comprendido por cinco preguntas cerradas, desarrolladas de forma que puedan ser comprendidas por los encuestados, y direccionadas a la identificación del problema y la búsqueda de soluciones. Con base en ello se obtuvo los resultados que se detallan a continuación:

Primera pregunta: ¿Conoce usted cuantos puntos se otorgan en el momento de obtener la licencia de conducir por primera vez?

Tabla 1:
Conoce usted cuantos puntos son instituidos en su licencia de conducir al emitirla por primera vez.

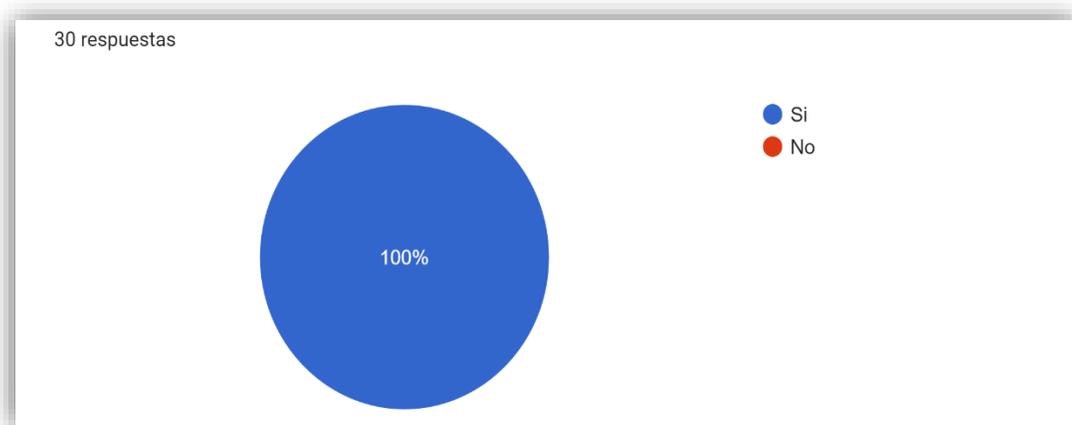
Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	30	100%
No	0	0%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de Loja y Cariamanga

Autor: Pablo Rene Pardo Rueda

Gráfico 1:

Conoce usted cuantos puntos son instituidos en su licencia de conducir al emitirla por primera vez.



Interpretación

En la primera pregunta, se puede evidenciar que verdaderamente el 100% de los profesionales en su totalidad, están conscientes de la cantidad de 30 puntos instaurados en la licencia de conducir emitida por primera vez, dentro de la LOTTTSV artículo 97 inciso 2 , como también se expresa en el artículo 644 inciso 5 del Código Orgánico Integral Penal, constatan que la aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir, lo cual resulta curioso porque contradice el hecho de que en la constitución de la republica del ecuador, el estado garantiza la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza permitir hacer uso del recurso de apelación se estaría vulnerando el derecho al debido proceso, asimismo a la seguridad

jurídica y a tener una defensa donde se pueda impugnar este tipo de arbitrariedades.

Análisis

Es muy importante indicar que el COIP hace mención la aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir, con las que la sanción es de carácter pecuniario o como es el caso de la segunda clase contravenciones con reducción de puntos en la licencia que se establece en el mismo. Es por ello que se busca una aclaración a esta temática y se ha planteado un estudio donde se pueda garantizar los derechos de todos los conductores en sus procedimientos.

Segunda pregunta: ¿Piensa usted que existe abuso de Derecho por parte de los agentes civiles de tránsito, al sancionar disminuyen el acceso a más fuentes de trabajo para los conductores?

Tabla 2:

Piensa usted que el abuso de Derecho por los agentes civiles de tránsito, al sancionar disminuyen el acceso a más fuentes de trabajo para los conductores.

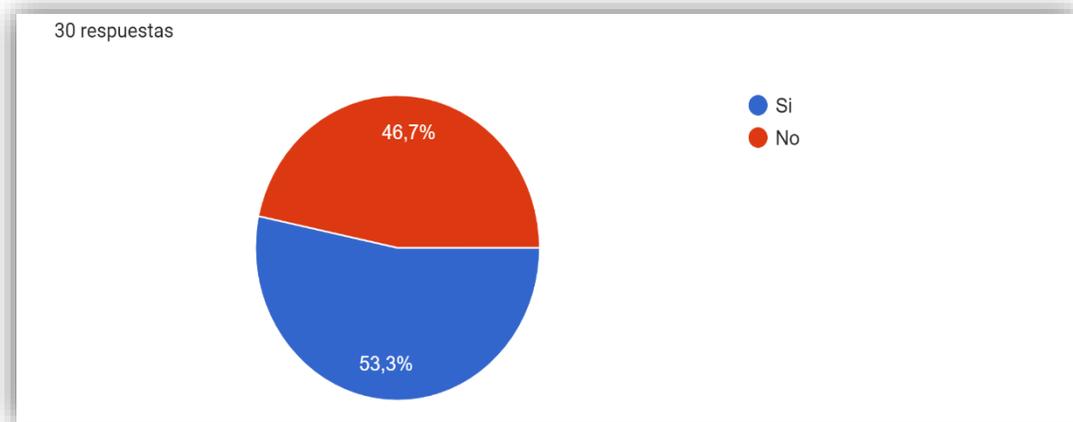
Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	14	46.7%
No	16	53,3%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de Loja y Cariamanga

Autor: Pablo Rene Pardo Rueda

Gráfico 2:

Piensa usted que el abuso de Derecho por los agentes civiles de tránsito, al sancionar disminuyen el acceso a más fuentes de trabajo para los conductores.



Interpretación:

Con respecto a esta segunda pregunta, se obtuvo que de los 30 profesionales en derecho que fueron encuestados, lo que corresponde a un 30% de la muestra, 16 de ellos que corresponde al 53,3% supieron manifestar que sí, el abuso de Derecho por los agentes civiles de tránsito, al sancionar disminuyen el acceso a más fuentes de trabajo para los conductores, se estaría vulnerando por el abuso derecho, además de se estaría vulnerando otros derechos fundamentales tales como el derecho a la seguridad jurídica que garantiza la constitución, además de no permitir la garantía constitucionales del debido proceso; por otro lado, las 14 personas sobrantes, que equivale a un 46,7% supieron manifestar que no se estaría vulnerando a los derechos antes

mencionados puesto que al encontrarnos con sanciones tan poco relevantes no estarían afectando a los principios del estado, dado que se estaría dando un proceso imparcial.

Análisis

Cabe señalar que casi la mayoría de las personas que conocen el derecho, ya sea penal o constitucional, son capaces de notar pequeñas inconsistencias en las normas y así detectar problemas sociales jurídicos, incluso si este problema se considera insignificante para algunos. Principalmente desde el punto de vista del monto de las sanciones y del daño causado a los profesionales del volante, la importancia no es grande: el 53,3% de los encuestados cree que es un derecho constitucional y es tan importante como la protección jurídica y la protección jurídica es un principio de derecho. Está bien establecido, y sobre todo se basa en la certeza que surge de la propia ley, tanto por su publicación como por su aplicación, y por ello significa la creencia de que lo prohibido por poder. Además, la Constitución de nuestra república tiene claras garantías constitucionales del debido proceso, es decir, puede discrepar de una decisión que le perjudique, y esa persona tiene derecho a muchas de esas garantías, y en ese sentido no es permisible, porque la ley no lo incluye en sus disposiciones; recurrir a interpretar y aclarar las normas para que sus derechos no sean vulnerados.

Tercera pregunta: ¿Cree usted que la concurrencia de infracciones perjudica a los profesionales del Volante?

Tabla 3:

Cree usted que la concurrencia de contravenciones e infracciones perjudican a los profesionales del Volante.

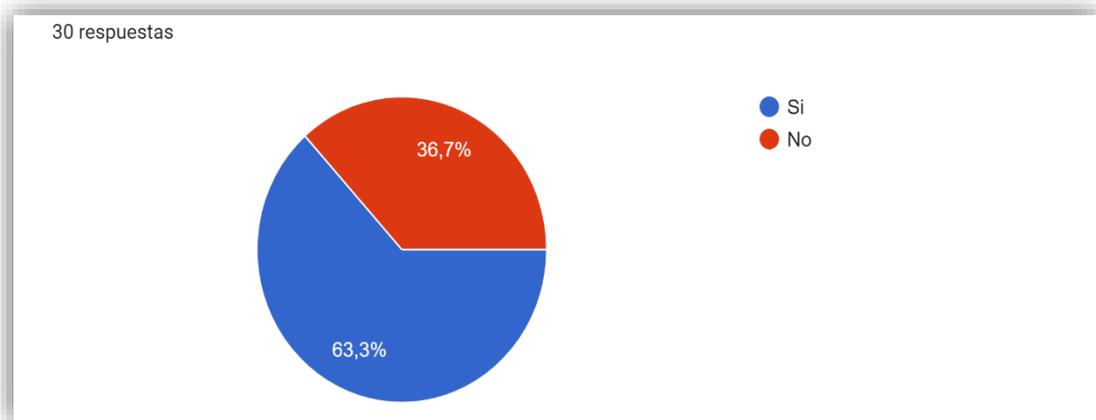
Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	19	63.3%
No	11	36,7%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de Loja y Cariamanga

Autor: Pablo Rene Pardo Rueda

Gráfico 3:

Cree usted que la concurrencia de contravenciones e infracciones perjudican a los profesionales del Volante.



Interpretación

En cuanto a la tercera pregunta de la presente encuesta, a partir de un total de 30 encuestados que corresponde al 100% del total de la muestra aplicada; más de la mitad que

corresponde al 63,3% consideran que, al no estar instituido en el COIP la sanción de reducción de puntos para cada categoría y tipo de licencia de forma general por todas las categorías no se garantiza la proporcionalidad y la seguridad jurídica, por lo que sería importante que se lo tipifique, mientras que las 11 personas restantes que también representa un 36,7%, mencionan que no existe tal vulneración del derecho a la seguridad jurídica, ni al debido proceso, puesto que se trata de sanciones poco relevantes que no afectan a los conductores.

Análisis

En relación con esta pregunta, el propósito es identificar potenciales violaciones a derechos como el debido proceso, que es esencialmente un conjunto de formalidades básicas que deben cumplirse independientemente del proceso legal que se siga para garantizarlo, o viceversa, en este caso, para defender los derechos y libertades de cualquier conductor en caso de infracción, como ya han señalado anteriormente algunos expertos jurídicos, argumentando que sería un poco exagerado decir que se han vulnerado los derechos de los conductores profesionales. Estas sanciones son sanciones que reducen la puntuación generalizada, como el marco teórico articula y explica en su momento, estas sanciones pueden ser mayores, pero tienen un impacto mínimo en el conductor, por lo que algunos creen que estas sanciones serán menos relevantes dependiendo del país. Sin embargo, algunos de nosotros tomamos muy en serio el tema de los derechos humanos y las garantías constitucionales y creemos que los más altos

estándares rigen todos los procedimientos y que el artículo 644 del COIP no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir.

Cuarta pregunta: ¿Considera usted que las contravenciones de tránsito que generan la reducción de puntos, deberían sancionarse acorde al automotor con el cual se cometió la infracción, como también conforme a su categoría y tipo de licencia?

Tabla 4:

Considera usted que las contravenciones de tránsito que generan la reducción de puntos, deberían sancionarse acorde al automotor con el cual se cometió la infracción, como también conforme a su categoría y tipo de licencia.

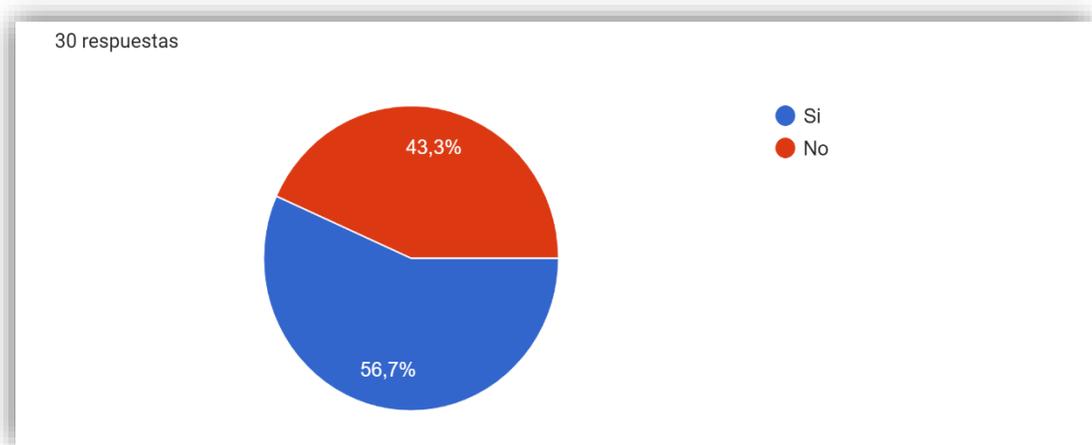
Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	17	56,7%
No	13	43,3%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de Loja y Cariamanga

Autor: Pablo Rene Pardo Rueda

Gráfico 4:

Considera usted que las contravenciones de tránsito que generan la reducción de puntos, deberían sancionarse acorde al automotor con el cual se cometió la infracción, como también conforme a su categoría y tipo de licencia.



Interpretación

En cuanto a la cuarta pregunta que busca determinar la vulneración de la garantía constitucional por la reducción de puntos generalizada, de la muestra total de 30 personas correspondiente al 100% de los encuestados; 13 de los encuestados, lo que constituye al 43.3% de los conocedores del derecho opinan que en las contravenciones de tránsito al existir un puntaje generalizado permite ser más responsables a los conductores, garantizando el debido proceso puesto que la constitución es una norma suprema y en orden jerárquico es quien garantiza el debido proceso; no obstante 17 de los encuestados que corresponden al 56,7% al tratarse de situaciones en las que se pone en juego una de las garantías más importantes en cuanto a derechos, es indispensable que sean bien ejecutadas; además, independientemente del procedimiento aplicado una sanción imparcial a los diferentes tipos y categorías de licencias

profesionales y no profesionales.

Análisis

Es notable que la mayoría de encuestados consideran que no se estaría garantizando de forma adecuada los derechos constitucionales, ya se analizó la seguridad jurídica, el debido proceso, pero también es importante mencionar que se estaría vulnerando el derecho a la defensa, puesto que al no permitirse hacer uso del recurso de apelación cuando se trata de contravenciones de tránsito y su concurrencia, ya sean o no flagrantes de acuerdo los diferentes tipos de licencias, y debe sancionarse de acuerdo al motorizado con que se cometió el ilícito.

Es por ello por lo que se ve una posible solución el innovar una acreditación de puntos individual a las diferenciadas categorías según el artículo 644 del COIP inciso 5 simplemente la aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir.

Quinta pregunta: ¿Está de acuerdo usted que se instauren 30 puntos individuales para cada tipo de licencia que adquieran los conductores del volante, previa aprobación de cursos por las entidades acreditadas por la ANT?

Tabla 5:

Está de acuerdo usted que se instauren 30 puntos individuales para cada tipo de licencia que adquieran los conductores del volante, previa aprobación de cursos por las entidades acreditadas por la ANT.

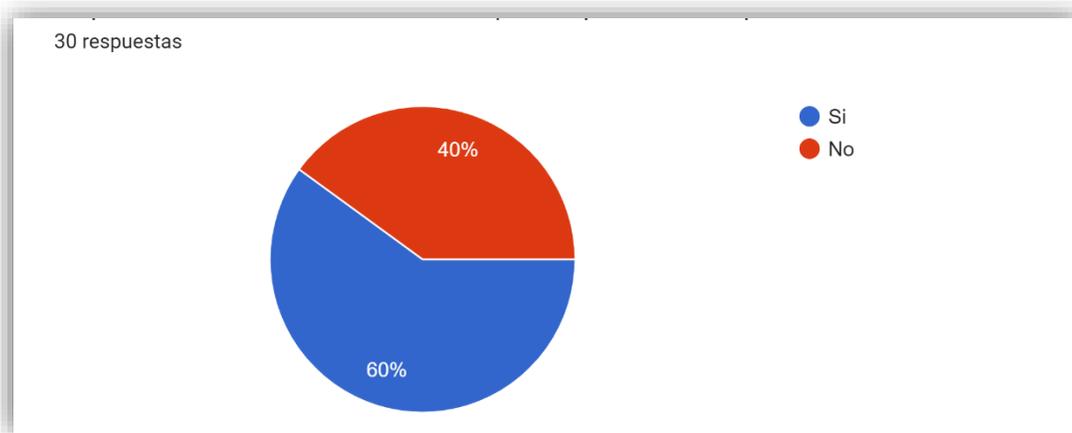
Indicadores	Variables	Porcentaje
--------------------	------------------	-------------------

Si	18	60%
No	12	40%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de Loja y Cariamanga

Autor: Pablo Rene Pardo Rueda

Gráfico 5: Está de acuerdo usted que se instauren 30 puntos individuales para cada tipo de licencia que adquieran los conductores del volante, previa aprobación de cursos por las entidades acreditadas por la ANT.



Interpretación

Con respecto a la quinta pregunta, del total de 30 personas de la muestra que constituyen el 100% de los encuestados, en su gran mayoría, es decir 18 abogados consideran que, si es necesario una innovación a la norma en la cual permita la instauración de 30 puntos para los diferentes tipos y categorías de licencias tránsito dentro de la LOTTTSV en inciso 1, puesto que

al estar incluido en la norma no se tendría ese tipo de inconvenientes donde se ponga en juego las garantías constitucionales y los derechos fundamentales; por otro lado, solamente 12 profesionales del derecho, que corresponde al 40% del total de encuestados consideran que no es necesaria esta innovación por las razones ya antes mencionadas que hacen mención a una exageración de puntaje por parte de los tipos y categorías, sin tomar en cuenta que esto es de acuerdo a la aprobación de cursos de acceso a los tipos de licencias de los conductores, estas personas que piensan que sus derechos constitucionales están siendo vulnerados.

6.2. Resultados de Entrevistas

La técnica de estudio de la entrevista se empleó a 5 profesionales del Derecho especializados en el tema, a quienes se les dio a conocer la problemática indicada; con el fin de que puedan responder al cuestionario de la mejor manera y cuyas respuestas sean utilizadas para el desarrollo de la presente investigación, entre los principales entrevistados se destacan los jueces de Unida Judicial de Loja y abogados en libre ejercicio expertos en la materia.

A la primera pregunta: ¿Qué criterio le merece a usted cuando los Agentes Civiles de Transito sancionan a los conductores con la reducción de puntos no acorde con el tipo y categoría de licencia con la cual se cometió el ilícito?

Primer entrevistado:

Desde mi punto objetivo, partiendo del mi ámbito docente profesional dentro de la

normativa vigente con base en la constitución; se sabe que, en nuestro actual marco legal se no se jerarquiza la norma con proporcionalidad, ahora si hablamos de una generalización de puntaje, sabemos que se trata de una desproporcional que se aplica por la concurrencia de contravenciones, comúnmente de tránsito. Sin embargo, pienso que si la constitución garantiza el debido proceso y la impugnación sobre esta reducción de puntos no acorde al tipo y categoría de licencias sobre todo a las resoluciones judiciales debería permitirse para que no exista una vulneración de derechos como se ha venido analizando.

Segundo entrevistado:

Lastimosamente, se puede inferir que el legislador al crear el Código Integral Penal actual, cuando se trata de contravenciones no son muy claros, porque se puede decir que se trata de un vacío legal que puede ser utilizado por los agentes civiles para aprovecharse de una situación en la que se podrían estar vulnerando sus derechos en la parte referente a las Contravenciones de Tránsito, y entonces si nos imaginamos que nos han sancionado o penalizado con una contravención de segunda clase que nos parece injusta acorde a las características del vehículo conducido limitando la reducción de puntos, entonces no están siendo responsables con nuestros derechos, el derecho a impugnar y apelar no debería ser limitado, que se aplique en todos los casos sería lo más lógico cuando consideren que no se están respetando nuestras garantías acorde a los tipos de licencias.

Tercer entrevistado:

En mi experiencia como profesional del derecho y la vez como conductor he visto que no se realiza una debida proporcionalidad porque realmente existe una imparcialidad de casos como se presentan anteriormente, yo entiendo que en este tipo de sanciones e infracciones no se permite una garantía constitucional, reiterando que se debería citar acorde al tipo de licencia de conducir como también a la categoría profesional y no profesional.

Cuarto entrevistado:

Sabemos y estamos al tanto de que no procede una instauración de puntaje individual, en los diferentes tipos de licencias pero debemos tomar en cuenta que casi nadie ve el daño que se hace al certificado de puntos que es un aval del conductor, no obstante, jurídicamente hablando, se determina que esta reducción procede por el simple hecho de que no está estipulado en el Código Orgánico Integral Penal y al no estar claramente definida no se puede ir por encima de la ley por varias circunstancias se lo hace es más bien por un acto de concientización, mas no por hechos legales, pero posteriormente surgen varias consecuencias por parte de los agentes de tránsito civiles, pueden ser impugnando alegando que los profesionales del derecho ejercemos mal la justicia, entonces ante esta situación creo que es mejor que se lo tipifique y aclare en la ley para que de esta forma se apruebe la innovación individual y no se vulneren los derechos constitucionales.

Quinto entrevistado

De conocimiento de la abogacía los profesionales del derecho siempre vemos que existen vulneraciones de derechos de todo tipo y a diario en materia de tránsito, no solamente en este tema sino en muchos, muchos casos; pero ese tema de abuso de derecho está ligado con la reducción de puntos, nosotros como abogados solamente impartimos la ley mas no la creamos, actualmente existen muchos casos en los que dentro de una audiencia el contraventor reclama que se le permita o se le admita hacer uso de su derecho a impugnar por no ser acorde a la licencia, ya que poniendo el ejemplo las contravención de primera y segunda con reducción de puntos de 10 y 9 puntos en la licencia estipulada en la ley sumada a la multa pecuniaria, además en estos casos yo personalmente como conductor si considero que debe reformarse en la ley este tema, pero aun así eso no hará que los derechos dejen de ser vulnerados ya sea en este sentido o en muchos más que no se tipifican en la norma.

Comentario del autor:

El sistema jurídico ecuatoriano se caracteriza por ser un estado garantista y jerárquico de muchos derechos fundamentales, que se acogen a tratados y convenios internacionales y a los derechos humanos, es por ello que no se debe permitir bajo ninguna circunstancia que se vulneren o se excluyan, además de que nuestra constitución otorga garantías para un ejercicio de ellos; si se aplica el principio de la jerarquía constitucional se debería admitir el recurso de

apelación e impugnación puesto que el código orgánico integral penal es una ley que está por debajo de la constitución, no obstante en la aplicación de los casos del derecho no se puede realizar porque el artículo 76 inciso 6 de la constitución lo permite; estableciendo la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, concluyendo que esta temática planteada los derechos a la defensa y a un debido proceso, además de la seguridad jurídica no pueden estar restringidos o ser declarados como inaplicables por una norma jerárquicamente inferior ya que debemos precautelar la supremacía jurídica y personalmente considero importante que exista un aclaración en la norma donde existe este vacío legal en la LOTTTSV.

A la segunda pregunta: ¿Desde que, al no estar instituido en la LOTTTSV, la aplicación de un puntaje individual para cada una de las categorías y tipos de licencias se vulnera el derecho al debido proceso y seguridad jurídica?

Primer entrevistado:

Efectivamente, se puede apreciar que existe una vulneración de derechos cuando no se permite el abuso de derecho en las contravenciones de transito cuyas sanciones son la reducción de puntos, porque si nos remitimos a la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 11, numeral 7 en su literal (m) claramente garantiza que toda persona puede impugnar a los fallos o sentencias sin importar el procedimiento que se haya aplicado; no obstante si nos remitimos al inciso 5 del artículo 644 del Código Orgánico Integral Penal donde se habla La

aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir, vulnera los principios constitucionales del debido proceso y de la seguridad jurídica por el mero hecho de no permitir que se pueda apelar las contravenciones que hayan sido sancionadas a otro tipo de licencia de conducir.

Segundo entrevistado:

Con relación a las sanciones no privativas de la libertad, como sanciones pecuniarias, reducción de puntos a la licencia se estaría violando el principio Constitucional del debido proceso. Es de conocimiento profesional del derecho que todo ciudadano sin importar sus condiciones en nuestro país, tiene derecho a ser escuchado por su Juez natural, independiente, competente e imparcial con el objeto de que se respeten y garanticen sus derechos, frente a cualquier acción penal, por lo que la apelación viene a ser una garantía básica para que el tribunal de alzada conforme o revoque la sentencia del juez de primera instancia.

Tercer entrevistado:

Bueno, en cuanto a la Constitución es clara y de hecho una de las más completas a nivel latinoamericano, porque es una constitución garantista, hasta demasiado garantista diría yo y en ella determina que hay el derecho de alzada es decir todos los procesos tienen derecho a revisión, sin embargo este es un asunto excepcional desde mi perspectiva, porque no podemos vivir en un mundo lleno de reglas cuando generalmente vivimos en un mundo de excepciones pues de la

misma manera, no podemos encuadrar todo en una regla porque indudablemente debe también haber excepciones yo digo que se trata de un asunto de carácter excepcional y que se encuentra en casi todas la leyes.

Cuarto entrevistado:

Aparentemente, estamos de acuerdo en que se trata de una vulneración y no solo de derechos procesales, pero como ya había dicho anteriormente son casos que realmente no les pone atención el estado por ser tan comunes y de poca relevancia; si nos vamos al tema de las sanciones, así mismo se sabe que sus sanciones no son de mucho peligro, pues es necesario que entendamos que las leyes nunca han sido del todo para todos, muchas de las veces ven caras para juzgar; por ende ninguna norma tendrá contentos a todos los ciudadanos en este caso los conductores son los perjudicados; pero no está por demás decir que cuando se trata de vulneración de derechos el estado debe tomar en cuenta que son cosas que se deben respetar ya sea en casos de gran perjuicio como casos donde las sanciones sean mínimas, pero si la sanción te parece injusta tienes derecho a impugnar.

Quinto entrevistado:

Es claro que cuando los ciudadanos se sienten o mejor dicho, nos sentimos perjudicados como conductores debido a que la justicia no está siendo aplicada correctamente acudimos al recurso de petición se nos brinde esa opción, o esa oportunidad de impugnar una contravención

injusta, cuando en la constitución de la República es clara al afirmar que los derechos aplican para todos, y cuando se trata de la apelación garantiza que todas las personas pueden hacerlo, y respondiendo a la interrogante desde mi labor en la administración de la justicia te diría que no se puede hacer mucho, por un lado son muy pocos quienes apelan ante estas resoluciones u por otro lado, desde nuestra solo impartimos la ley o la aplicamos.

Comentario del Autor:

El cambio en estado ecuatoriano como el ente que garantiza los derechos de todos los ciudadanos y en este caso de los sujetos procesales, desde que entró en vigencia el Código Orgánico Integral Penal, en el año 2014/02/10; ha tenido algunos vacíos legales, lagunas jurídicas, anomias y oposiciones, pero conforme ha pasado el tiempo se ha venido reformando de tal forma que se adecúe a la evolución del derecho y de los problemas que surgen en la sociedad jurídica, pero si recurrimos al tema de la imparcialidad del derecho en los casos de las contravenciones de tránsito de reducciones de puntos con sanciones no privativas de libertad dentro del procedimiento expedito, es así también, que el sistema jurídico ecuatoriano es garantista de derechos por lo que existe inobservancia de aquello al momento de emitir la boleta de tránsito, a más que acarrea un proceso engorroso para la impugnación en línea en ningún proceso judicial se puede restringir los requisitos establecidos por la ANT, la cual debe regirse a la norma suprema como es la Constitución de la República.

A la tercera pregunta: ¿Cree usted que es necesario una solución a la problemática en la norma en la cual se permita que todas las categorías y tipos de licencias posean un sistema de puntaje individual de 30 puntos?

Primer entrevistado:

En sentido lógico sería fundamental se puede decir que al no aplicarse de forma adecuada e individual para los diferentes tipos de licencias que un conductor posea no será sancionado correctamente ya que esta sanción sería general, afectando a otro tipo de licencia que posea facultada por la ANT, así se estaría violando el derecho a la reducción de puntos de cada tipo de licencia, o a una revictimización porque se supone que el estado debe velar por los derechos de los profesionales del volante profesionales y no profesionales, indudablemente también debemos adjuntar que los procesos deben cumplir sus etapas, pero por ende han ocurrido casos donde los infractores han tenido sólo accidentes de índole material más no lesivos en eso debemos estar muy claros y las resoluciones de los jueces radican en penas pecuniarias entonces son temas que los derechos no están siendo vulnerados de forma indirecta por así decirlo, en cambio en la reducción de puntos en la licencia es directa ya que afecta a las diferentes categorías de licencias, esto conllevan a problemas cuando se trata de la concurrencia de infracciones, como una mala interpretación de la norma, cosas que los que administran justicia si pueden arreglar.

Segundo entrevistado:

Desde una perspectiva amplia sería justo esta modificación con esto se evitaría mucha problemática en la materia de tránsito, a la vez existiría más demanda de adquisición de las diferentes categorías y tipos de licencias visto de desde otro punto se brindaría mejoría en la garantía de la norma, ingresos al estado con la entidad administrativa de ANT conforme con la LOTTTSV, y por otra parte un servicio proporcionales para los profesionales del volante ya que para ellos el uso de las diferentes tipos de licencias son su herramienta de trabajo.

Tercer entrevistado:

Podría haber consecuencias hablando desde el hecho de que a veces los Agentes de Tránsito y Policías de Tránsito, por así decirlo son evitados, es decir se anticipan de que la impugnación podría dejar sin efecto la boleta de infracción emitida y si eso sucede obviamente va a perjudicar de una manera muy directa al usuario de la justicia, pero se sobre entiende que la justicia es pues legal natural, naturalista, positivista, doctrinaria. Sabemos que la justicia es en base al derecho, si nosotros tenemos jueces que administran justicia en base únicamente al derecho obviamente que va a existir abusos, perjuicios pero de eso no estamos exentos bajo ninguna circunstancia más bien nosotros deberíamos como miembros o administradores de justicia del estado asegurarnos que los administradores de justicia estén embestidos de ética moral acatando el orden supremo de la constitución.

Cuarto entrevistado:

Considero que habrían consecuencias por supuesto, pero no serían graves, sin embargo, podemos citar una consecuencia que puede acarrear muchas más perjuicios o que simplemente sería un problema más común, como por ejemplo sería la parte económico en el hogar de los conductores en sí y cuando hablamos de este tema es un poco complicado por el hecho de que conlleva más consecuencias colaterales como falta de conformidad en la reducción de puntos estandarizada a su vez esto puede provocar desempleo, acarreando problemas en el hogar discusiones y en sí, como sabemos la ley de vida es que toda acción tiene su consecuencia, para bien o para mal y en el ámbito jurídico con mucha más razón se ven afectados los profesionales del volante para mantener un trabajo al emitir un certificado del conductor.

Quinto entrevistado:

Con respecto a las consecuencias, si se darían consecuencias, pero leves, o sea no estamos hablando de consecuencias cuantiosas, peligrosas o intencionales incluso, pero como digo ni muy relevantes, porque primera, ente no se está hablando de penas privativas de libertad así que hasta ese punto no se está vulnerando el derecho a la libertad; a lo mucho se estaría dando sanciones de pecuniarias de dinero y la reducción de puntos a la licencia, en estos casos si porque se reduce de forma generalizada para todos los tipos y categorías de licencia que posea un conductor, pero ahora mismo ya está estipulado en la misma ley que estos pueden recuperarse pero debe poseer 0 puntos en su licencia para acceder a la recuperación de puntos y tan solo se

recupera 20 puntos, mientras que para un acceso a un trabajo mínimo debe poseer de 25 a 28 puntos de esa manera si existe un efecto de repercusión a los conductores.

Comentario del Autor:

Examinado, todas las acciones ya sean legales como no tienen en sí poseen ventajas y desventajas, en cuanto a la interrogante planteada existe la consecuencia de que el derecho a una tutela efectiva se vea limitado, así mismo no se ejecutaría de forma adecuada la seguridad jurídica y la aplicación de la norma; y el recurso de un debido proceso que garantiza la constitución o al menos dice garantizar también estaría limitado a un gasto innecesario; es por ello que se evidencia una transgresión de los derechos fundamentales del presunto infractor teniendo en cuenta que ya a partir del año 2008 entró en vigencia la nueva Constitución de la Republica, y se trata justamente de una constitución garantista de derechos, y con respecto a nuestra problemática se debe garantizar la proporcionalidad.

A la cuarta pregunta: ¿Qué sugerencia daría usted dentro de las contravenciones de transito al existir la concurrencia de infracciones tipificadas en el COIP, donde no se garantiza el debido procesó por no permitirse la reducción de puntaje conforme al tipo de licencia con que se ejecutó el suceso?

Primer entrevistado:

Yo pienso que, principalmente la improcedencia al ejecutar esta boleta en las

contravenciones de tránsito con infracciones de reducción no está mal, el error se da no citarse de acuerdo a las características del vehículo con el cual se cometió el ilícito y por ende a la categoría y tipo de licencia del infractor acorde con las características del vehículo con el cual ocasiono el incidente, los agentes civiles no toman en cuenta que en estos actos existen los principios de mínima intervención y que también estos incluyen derechos que a su vez están amparados para una defensa justa y transparente, imparcial por parte de los jueces; ya que hoy en día existen muchos casos en los que los análisis de los accidentes de tránsito dejan muchas dudas; pero si hablamos del procedimiento, pues al momento de presentar sus descargos y pruebas es necesario que ofrezcan confianza de los hechos ocurridos para que la resolución sea lo más justa posible.

Segundo entrevistado:

Realmente, aquí en nuestro país los agentes civiles abusan del derecho que brinda el marco legal por no estar detalladamente normado, o muchas de las veces es por desconocimiento de los profesionales del volante que no tiene conocimiento de la tipificación de las infracciones en el COPI, en esta situación se aprovechan y generan presión y percibir alguna retribución económica en la mayoría de los casos, la falta de sensibilidad por parte de los agentes de tránsito que tienen la ley en sus manos, existe poca responsabilidad y seguridad jurídica generando estos inconvenientes perjudicando a los conductores profesionales y no profesionales a la vez a la

ciudadanía.

Tercer entrevistado:

En un sentido de empatía se tiene varias razones se debe a que ese tipo de afluencia contravenciones afecta mayormente a la integridad de los conductores que es el bien protegido más importante, o sea no tiene repercusiones muy grandes en el ámbito social y jurídico; es decir causa una gran conmoción en caso de que el prejuicio es más de carácter personal y pecuniario, social disminuyendo el acceso al trabajo, es por ello que se debe tomar en cuenta que por ese lado, más bien es que llegar a innovar o reformar esta normativa clara y precisa con un efecto positivo estado y sociedad en si los conductores para evitar alargar las problemática como es el proceso de impugnación o la reducción de puntos con la finalidad de mantener un sistema de puntaje optimo en caso de ser dependiente de alguna compañía de transporte.

Cuarto entrevistado:

Hablando en términos legales, se puede decir que la improcedencia y concurrencia de estas sanciones e infracciones de tránsito con base en reducción de puntos causan un hecho generador en la actualidad ya que se dice no procede pena privativa de libertad en algunas contravenciones, más bien pecuniaria la cual corresponde a un porcentaje del salario básico unificado, ni tampoco se afectan bienes jurídicos directamente, pero si se ve afectado colateralmente una reducción de puntos para todas las categorías y tipos de licencias que afectan

al certificado de puntos del profesional del volante.

Sin embargo, cuando se trata por ejemplo de la pérdida de puntos en la licencia de conducir, que son generalmente 9 a 10 puntos, dependiendo si la contravención o infracción es primera o segunda clase establecidos en los artículos 386-387, pero en cuanto a ello se puede y es permitido, esto se ve afectado al momento de poseer algunos tipos y categorías de licencias, si el conductor comete dicha infracción con licencia no profesional, donde se ve afectada directamente a la licencia profesional, ya que la reducción de puntos es general y no individual es así como se da un problema casi invisible pero latente, ya que los conductores son un eje fundamental de desarrollo del país.

Quinto entrevistado:

Como se había tratado anteriormente si considera que sus derechos constitucionales están siendo vulnerados por ejemplo tras una emisión de una citación o boleta de tránsito injusta o exagerada porque se está tratando de los derechos de los conductores ecuatorianos, no de cosas sencillas, los derechos son sagrados; porque sabemos que nuestro estado es el responsable de cuidarlos y protegerlos y más que eso de hacer que se cumplan. Sin embargo, el problema surge porque no está claramente estipulado en el Código Orgánico Integral Penal, en su respectivo inciso cuarto del artículo 644 inciso 5, por lo que existe un vacío legal importante que debe ser considerado al igual que los otros vacíos legales existentes en la ley y que muchos pretenden

cubrir simplificando la ley para beneficio puramente del estado y perjudicando a los conductores que como también sin desmerecer que es una profesión.

Comentario del Autor:

Determinantemente concuerdo con la mayoría de entrevistados, considerando que es importante tomar en cuenta que cuando se trata de derechos constitucionales se debe tomar en cuenta con la debida importancia que estos representan y su jerarquía; asimismo pienso que si bien es cierto que son casos muy comunes y que sus sanciones son mínimas, el problema planteado no radica en que si la reducción de puntos aplicadas son las correctas o no, no se trata de que son penas pecuniarias, se determina una reducción de puntos generalizada para todas las categorías y tipos que posea un conductor profesional o no profesionales, si no que al ser penas poco relevantes para el estado como habían mencionado los profesionales del volante, la ley no provee uso de los derechos que se garantizan, como es justamente la debida proporcionalidad, sobre todo cuando se trata de sanciones e infracciones que se aplica en cuanto a las contravenciones de tránsito.

Desde un punto de vista constitucional el problema surge a partir de un vacío legal en el artículo 644 inciso 5 del Código Orgánico Integral Penal, con la aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir. Porque desde la constitucionalidad, los derechos deben desarrollarse de manera

progresiva en la normativa penal, pero con la improcedencia se restringe este derecho, lo cual ocasiona un problema de inconstitucionalidad el Estado ecuatoriano debe garantizar la seguridad jurídica de los intervinientes en todos los procesos independientemente de la materia de aplicabilidad en tránsito.

A la quinta pregunta: ¿Está de acuerdo usted que se instauren 30 puntos individuales para cada tipo de licencia que adquieran los conductores del volante, previa aprobación de cursos por las entidades acreditadas por la ANT?

Primer entrevistado:

Con afinidad a esta pregunta, pienso que dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, no se encuentra tipificado de manera individual como se plantea en la pregunta, pero sí de manera general, de acuerdo a la intención de la pregunta me parece muy acertada y coherente esta observación porque de esta manera se lograría erradicar, una boleta de transito no acorde con la licencia que posea un conductor creando un problema personal a cada conductor del país que posean diferentes tipos y categorías de licencias esto desemboca a un afectación total de la licencia del infractor, ya que este conductor se ha capacitado para disponer de esta variedad de licencia que de una u otra manera le es favorable en su desarrollo económico y social.

Segundo entrevistado:

Considero que existe y está latente una vulneración en la acreditación de un puntaje general para las diferentes categorías y tipos de licencias sobre todo la seguridad jurídica de los conductores, como también los derechos y garantías constitucionales, es decir, los profesionales del volante, tienen la de certeza de un progreso y bienestar de su familia cuyos derechos estén protegidos por las diferentes leyes que rigen nuestra sociedad y la autoridad competente como ANT debe ver ser parcial; es por ello que pienso que en este artículo 76 del de la Constitución de la República, la cual garantiza debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, no se están practicando debidamente al no cumplir con ello se estaría vulnerando los derechos contemplados en la misma Constitución.

Tercer entrevistado:

En mí sensatez como profesional del derecho pienso que debe mantenerse esta modalidad tal cual está porque no se ha presentado un problema considerable que afecte de manera formidable a los derechos de los conductores, además de que esto desencaja más responsabilidad para los conductores para mantener un puntaje idóneo, pero claro que surgen anomalías porque con una reducción de puntos en desacorde si afecta el tipo de licencia, la cual debe mantener un puntaje que acredite al conductor y esto con fin de postular a cualquier plaza de trabajo, de esta manera se está incumpliendo la ley vulnerando los derechos y obligaciones de los profesionales del volante ecuatoriano, pero si opino que lo que hay que sería razonable la innovación

individual de puntaje para cada una de las licencias adquiridas, incluyéndome dentro de este caso porque poseo algunas categorías y tipos de licencias profesionales y no profesionales, al poseer un puntaje individual no se vería afectada al necesitar del certificado de puntaje que requiera el conductor, creo que el problema nace allí al no estar acreditado un puntaje para cada una de las categorías y tipos de licencias es ahí donde se violentan los derechos de los conductores ya que para ellos es una herramienta de trabajo.

Cuarto entrevistado:

Sí, yo estoy de acuerdo con el planteamiento literal porque constitucionalmente si existe cierta vulneración de los derechos a los conductores profesionales no profesionales, al reducir un puntaje no acorde, esto desemboca en varios problemas en la parte económica, social y formativa me refiero a los curso que dictamos en escuelas de formación de conductores profesionales ya que cada aspirante dedica tiempo de formación para acceder a cada tipo de licencia no profesional como profesional con un gran esfuerzo y sacrificio de estudio, a la vez económico, no siendo lógico que se les generalice el puntaje para todos los tipos licencias que posean cuando ellos han invertido sus medios para adquirirlas, con la esperanza de con cualquiera de ellas pueden ser más competitivos en la dependencia laboral, ya que se estipula dentro RLOTTTSV expone taxativamente en el artículo 155 inciso 2 Así mismo, cuando un conductor tuviere varias categorías de licencias de conducir, los puntos que pierda haciendo uso de una de ellas serán

reducidos por igual en las demás categorías que posea. Para la correcta aplicación de la licencia por puntos, los conductores que tuvieran licencia profesional y además la licencia tipo B, esta última será anulada y borrada del registro correspondiente, cabe recalcar que dice muy claramente se elimina la tipo B no profesional aquí no se está garantizando la proporcionalidad; un ejemplo muy claro si un conductor comete un infracción en su vehículo particular, para lo cual la ley determina la licencia tipo B, la reducción de puntos no iría sobre la Tipo B, si no sobre la licencia profesional con la cual desempeña su trabajo afectando su certificado del conductor, a la vez la renovación de una licencia profesional es más cara que la no profesional estos aspectos son determinantes formándose un problema laboral y económico, de esta manera se erradica la supremacía de la Constitución.

Quinto entrevistado:

Pienso, y soy de la idea de que si existe dicho quebrantamiento a ley como docente instructor de conducción, porque el conductor al poseer algunas categorías y tipos de licencias; estos conductores las están adquiriendo con los requisitos que determina y regula ANT en concordancia LOTTTSV porque en cierta parte se ha establecido que estas contravenciones constituyen infracciones que se dan por negligencia, impericia etc., por parte de los profesionales del volante ya que a su vez no generan consecuencias lesivas para la sociedad ni los bienes jurídicos protegidos, por eso es que se sanciona solamente con tipo pecuniario o con

una reducción de puntos a la licencia que resulta lo más lógico; pero cada tipo de licencia debería poseer su puntaje individual de 30 puntos para que se continúe con el objetivo de las normas el cual es garantizar una adecuada proporcionalidad de las leyes de tránsito; en cuanto al constitucionalismo pienso que últimamente el estado es demasiado garantista con los infractores de la norma; así lo manifiesta LOTTTSV en el artículo 97 inciso 1, se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir, procedan: y en inciso 2; las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos. Conforme al planteamiento del reactivo me parece que en el inciso 1 sería intención de la reforma acreditando un puntaje individual ya que actualmente el puntaje de calificación es para todas, siendo así hay no hay la debida proporcionalidad ya que la Constitución lo ampara.

Comentario del Autor:

El Código Orgánico Integral Penal en el artículo 644, se establece en el inciso 5 la aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir, entre otras tenemos las penas pecuniarias, retención del vehículo, penas privativas de libertad dependiendo del cometimiento de la infracción, pero en si la reducción de puntos a la licencia de manera general se comete una arbitrariedad, también se tiene las demás sanciones no privativas que oportunamente se han descrito y desarrollado en este

código; entonces al encontrarnos con que es incoherente una reducción de puntos para todas las categorías y tipos de licencia que posea un conductor, es lógico pensar que se están vulnerando nuestros derechos constitucionales, ubicándome como conductor porque independientemente de si se trata de casos poco relevantes como han mencionado algunos de los encuestados y entrevistados, es cierto que las sanciones de las que se trata la temática no constituyen penas muy importantes, el problema surge en que pueden existir casos donde la reducción de puntos no es acorde al tipo de licencia que posee el conductor como también a las características del vehículo que se está conduciendo, por lo tanto el profesional del volante se merece el derecho a estar en desacuerdo con ello, es decir el derecho a impugnar.

Se ha hecho hincapié en repetidas ocasiones, que nuestra constitución es garantista de derechos y es por ello por lo que en su artículo 76 numeral (6) manifiesta que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

Es por ello que consideramos que si existe una vulneración de proporcionalidad que es esencialmente una garantía constitucional, la cual consiste en asegurar a los conductores la necesidad de ser escuchados en el proceso que se juzga su comportamiento, donde se brinda las oportunidades para la exposición y prueba de sus derechos, sabemos también la importancia y la relevancia principalmente en el derecho penal; en especial cuando se trata de los procedimientos

que se aplican conforme al actual Código Orgánico Integral Penal; es aquí donde entra el principio de contradicción conforme a las contravenciones generales y de tránsito, el único fin de que el hecho de que se trate de una reducción de puntos acorde al tipo de licencias este tipo de casos y de poca relevancia para el Estado ecuatoriano es que no se les ha dado el grado que les corresponde, de acuerdo con el principio de mínima intervención al estar en desacuerdo con una sanción debiendo haber equidad.

6.3. Estudio de Caso

Caso N^{ro}. 1

DATOS REFERENCIALES:

Dependencia jurisdiccional: UNIDAD JUDICIAL PENAL CON SEDE EN EL CANTÓN
LOJA PROVINCIA DE LOJA

N^{ro}. Proceso: 11282202004481

Tipo de materia: TRÁNSITO COIP

Tipo acción/procedimiento: CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

Tipo asunto/delito: 391 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE SEXTA CLASE, INC.1,
NUM. 21

Actor: C. V. L. A.

Antecedentes:

Primeramente el Sr. C. V. L. A. portador de la cédula No. 0151629573, comparece e impugna a la boleta citatoria Nro. 0168455 de fecha 03 DE SEPTIEMBRE DE 2020, emitida por el Agente Civil de Tránsito A. A. R. F. (Cód. 181), por presuntamente: “Conducir un vehículo sin portar su licencia”; constituyendo una presunta contravención de tránsito según la boleta de citación antes indicada, prevista en el Art. 391 inciso 1 numeral 21 del COIP; por lo que, se da inicio al trámite de procedimiento expedito; se determinó que el suscrito Juez era competente para conocer el proceso, asimismo se verificó la validez del proceso conforme a la constitución y demás leyes conexas. Del expediente de los autos se conoce de la presunta infracción No. 0168455, por presuntamente: “Conducir un vehículo sin portar su licencia” hecho suscitado en las Vía a Cuenca- Loja Sector Carigan el día 03 DE SEPTIEMBRE DE 2020 a las 18h19. Como medios probatorios se presentó videos y fotografías por parte del agente de tránsito. En este caso que nos invade, al existir la boleta de citación acompañada del testimonio de la Agente Civil de Tránsito, conforme el detalle constante en los puntos 5.1, 5.2 y 5.3 de la presente sentencia, existe la suficiente prueba de cargo a fin de que se pueda demostrar la existencia de la infracción y la responsabilidad del presunto contraventor. Por las consideraciones anotadas, resulta obligatorio aplicar lo que establece el Art. 5 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal. No existiendo ninguna prueba que demerite el testimonio de dichos Agentes. El procesado no ha presentado ninguna prueba que valorar y que permita corroborar sus afirmaciones, de tal manera que sus

expresiones han quedado como meros enunciados sin respaldo probatorio que los sustente. (...)”.

Por lo expuesto en la presente causa, en vista de que el agente de tránsito ha comprobado la existencia de la contravención (materialidad), con su testimonio y demás prueba aportada, es procedente determinar la responsabilidad del impugnante, pues su conducta se ha adecuado al hecho contravencional objeto del procedimiento.

SENTENCIA:

ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LEYES DE LA 81 REPÚBLICA, Al haberse comprobado con forme a derecho de la materialidad de la infracción y la responsabilidad del impugnante C. V. L. A, se dicta sentencia condenatoria en contra del señor antes indicado, con número de cédula de ciudadanía Nro. 0151629573 por haber infringido en calidad de AUTOR DIRECTO el artículo 391 inciso 1 numeral 21 del Código Orgánico Integral Penal imponiéndole la multa del DIEZ POR CIENTO DE UN SALARIO BÁSICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR EN GENERAL, Y LA C. V. L. A. REDUCCIÓN DE TRES PUNTOS EN LA LICENCIA DE CONDUCIR DEL SEÑOR. -

Ejecutoriada la presente sentencia, por secretaria remítanse copias certificadas al señor director de la Unidad de Tránsito del GAD Municipal en Loja, y al director de la Agencia Nacional de Tránsito de Loja, para los fines de ley. - En cuanto a lo manifestado por el defensor técnico del

impugnante en cuanto a la vulneración de la seguridad jurídica, se deja a salvo el derecho que tiene para emprender las acciones que considere pertinentes. Siga actuando el Dr. M. G. en su calidad de actuario de la Unidad Judicial. - Cúmplase, Hágase saber.

Comentario del Autor:

En relación a este caso en materia de tránsito, he podido sintetizar, el pronunciamiento del señor juez haciendo uso de sus facultades, que se aplicó con nitidez la medida de sanción pecuniaria correspondiente al 10% del salario básico unificado, lo que sería una cantidad de cuarenta y seis dólares de los Estados Unidos de América, según lo estipulado en el artículo 391 del COIP: “Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general (SBUT) y reducción de tres puntos en su licencia de conducir” 21.- La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir, siendo está la sanción correspondiente para la infracción del acusado quien haciendo uso de su derecho a la defensa y bajo el regimiento del artículo 644 del Código Orgánico Integral Penal inciso 5 “La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir”, no logro impugnar el fallo, pese a que afirmaba que estaba en disconformidad con la resolución judicial debido a que no estaba dentro del vehículo y no se encontraba al volante conduciendo, se puede determinar el abuso de derecho por parte del agente civil de tránsito, además que por falta de tiempo y la prisa no logró sustentar su fundamento, por

otra parte en la actualidad se podría justificar con la licencia digital es un documento que tiene la misma nitidez y validez jurídica que la licencia física, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Comercio Electrónico, Firmas y Mensajes de Datos, contando con todos los elementos de seguridad, que permite la validación del personal competente en control de tránsito", detalló la ANT, con esta observación se podría haber ratificado el fallo. Cabe destacar que el procedimiento realizado correspondiente al proceso expedito, se ejecutó la audiencia con transparencia, no obstante, libremente de la decisión del señor juez, lo que se busca resaltar en este estudio de casos es el abuso de Derecho, a la vez el actor acusado al no encontrarse bajo una sentencia condenatoria de libertad, y según lo dictaminado en la norma, no puede apelar dicha decisión tomada por falta de prueba material.

7. Discusión

La presente discusión corresponde a los resultados que se han obtenido a lo largo de la investigación curricular y también del trabajo de campo, se procede a emplear esta técnica con la finalidad de lograr la verificación de los objetivos que se han planteado inicialmente y que se procederá a detallar a continuación:

7.1. Verificación de Objetivos

En la presente investigación de índole jurídica, luego en el proyecto legalmente aprobado se plantearon un objetivo general y tres objetivos específicos, los cuales serán detallados y

analizados uno por uno a continuación.

7.2. Verificación de Objetivo General

El objetivo general que se ha planteado oportunamente; para el presente trabajo es el siguiente: **Realizar un estudio jurídico, doctrinario de las contravenciones de tránsito y el abuso de derecho por la concurrencia de sanciones e infracciones en la reducción de puntos.**

El actual objetivo general se puede verificar, primeramente, en la elaboración de las preguntas que fueron aplicadas en las encuestas y las entrevistas, concretamente en la pregunta número cinco de la encuesta en la cual se les preguntó a los conocedores del derecho de los cantones Loja y Cariamanga si consideran desde su posición que fuere necesario realizar una propuesta de reforma en el artículo 97 inciso 1 de la Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial, en el cual se permita o se admita hacer un lineamiento propositivo de la instauración de 30 puntos para cada tipo y categoría de licencia no Profesional y Profesional, ya que vulnera el derecho generando concurrencia en la norma de contravención e infracciones de tránsito, cuya reducción de puntos no se constituye acorde al automotor que se cometió el ilícito, como también al tipo de licencia que porta el conductor, por ejemplo, si un conductor se encuentra conduciendo una moto y no posee este tipo de licencia no profesional para conducirla, pero posea una licencia profesional de cualquier tipo, el agente de tránsito emite la reducción de

puntos al tipo de licencia que este posea generando la imparcialidad transgrediendo el trabajo del profesional del volante, como también si posee una licencia tipo B, y decide obtener la licencia profesional tipo C, esta recoge y arrastra el puntaje anterior, entonces de que le serviría al conductor si ya sale con puntaje determinado por la anterior licencia.

Una vez aplicadas las encuestas a una población de 30 abogados se pudo apreciar que la gran mayoría consideraba necesario una modificación, o innovación en este artículo inciso 2 que, en cierta parte estaba vulnerando los derechos constitucionales ya mencionados; es importante destacar que el 90% de los abogados encuestados están de acuerdo en que se reforme este artículo alegando que se debe respetar las disposiciones de la Constitución por sobre las del LOTTTSV, respetando así la supremacía constitucional y sus garantías tales como la del debido proceso y los derechos de los conductores no Profesionales y Profesionales con imparcialidad y proporcionalidad a defensa y sobre todo a la seguridad jurídica que el estado ecuatoriano debe garantizar.

Es por ello por lo que he llegado a cumplir el objetivo general planteado al llegar a demostrar que existe una evidente problemática en los tipos y categorías de licencia no Profesionales y Profesionales donde no se está brindando proporcionalidad afectando así los derechos de los Profesionales del volante, es así como se elaborará con mejoras un anteproyecto (TIC) de ley innovando al artículo 97 inciso 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito

y Seguridad Vial.

7.2.1 Verificación de objetivos específicos

Los 3 objetivos específicos propuestos en el proyecto son los siguientes:

Primer objetivo específico: Demostrar que la concurrencia de infracciones determinadas en la ley permite el abuso del derecho perjudicando a los profesionales del volante al derecho al trabajo.

Este primer objetivo específico, se puede demostrar a través de la problemática en la que, mediante la observación y el análisis se ha podido encontrar con que los casos donde los conductores no se les permite hacer una reducción proporcional de puntos acorde al tipo de licencia que poseen, a través de la concurrencia de infracciones de tránsito cuyas resoluciones afectan al trabajo, es así que en la primera pregunta de las encuestas se preguntó a los abogados y conocedores del derecho de los cantones Cariamanga y Loja y supieron manifestar que en efecto, no se procede con parcialidad, la mayoría de ellos tenía conocimiento de esta problemática y supieron manifestar que sería oportuno e importante que los procesados tengan esa alternativa para hacer valer sus derechos.

En efecto, se ha podido demostrar que existe un problema jurídico al analizar las respuestas de los entrevistados que en su gran mayoría determinan que vulnera el debido proceso puesto que en el artículo 76 literal (m) de la Constitución que manifiesta que en todo proceso en

el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, como también en su artículo 76 numeral 6, establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza, garantizando el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes y para ello se hace énfasis en el derecho a la seguridad jurídica que es la que protege a los demás derechos como el de la defensa; en casos como el que se ha planteado, es importante que se reconozca que ante una infracción injusta el conductor procesado tiene derecho a ser escuchada y a impugnarla conforme lo establece nuestra Constitución de la republica del Ecuador.

Segundo Objetivo Especifico: Explicar que el abuso de derecho por la concurrencia de sanciones e infracciones, cuando se impone la reducción de puntos generalizada afecta las categorías y tipos de licencias profesionales no profesionales.

Con respecto a este segundo objetivo específico se ha podido verificar a través del desarrollo del marco teórico, identificando los tipos de contravenciones que estipula el Código Orgánico Integral Penal, además de las opiniones brindadas por diversos autores contemporáneos respecto a la temática diseñada; es importante destacar que también se analizó los diversos procedimientos que se aplican en la ley para la resolución de las mismas, entra las cuales se encuentra el procedimiento expedito que es el que comúnmente se requiere para este tipo de casos esto lo expresa el Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 644 inciso 5, la

aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir, por lo que lleva a una confusión y es por ello que se pretende aclarar en la presente indagación.

La mayoría de los encuestados y entrevistados que conocen de esta situación, coincide en que de cierta manera se está afectando a las garantías constitucionales y vulnerando a los derechos como es el derecho a la defensa, se ha determinado que el problema surge en una errónea interpretación de la norma en la que no se admite hacer uso del recurso de apelación para impugnar, por lo cual se exige que se aclare dicho inciso antes mencionado con la finalidad de salvaguardar los derechos de los profesionales del volante; es importante también mencionar que un pequeño porcentaje de los entrevistados considera que en este tipo de casos el estado no tiene una intencionalidad de perjudicar a los conductores, ni de vulnerar sus derechos sino que únicamente encuentran en estos casos que resultan de poca relevancia debido a que las infracciones impuestas no afectan directamente la reducción de puntos de los conductores además de que se procura que el estado se beneficie de forma innecesaria alargando procesos que bien pudo haber sido resuelto a través de los medios alternativos para la solución de conflictos.

Tercer objetivo específico: Proponer lineamientos propositivos dentro de LOTTTSV para garantizar el derecho al trabajo de los profesionales del volante.

En cuanto al tercer objetivo específico, corresponde en elaborar una propuesta de

innovación al artículo 97, inciso 1 de la Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial en el que se pueda instaurar la acreditación de 30 puntos individuales para todos los tipos y categorías de licencias no Profesionales y Profesionales, para lo cual se ha desarrollado todo un procedimiento que inició desde la observación e identificación de una problemática socio jurídica actual como es la vulneración de derechos constitucionales en este tipo de asuntos.

Una vez detallado el problema, se ha elaborado un marco teórico en el que se desarrollan los temas más importante acorde a la materia planteada, para lo cual se ha procedido a investigar y plasmar ideas de autores que hablan de los temas que hemos considerado de mayor relevancia para dar un mejor entendimiento, conceptualizando subtemas de forma coherente con el objeto de que el lector pueda entenderlo: utilizando bibliografía de varios libros y de autores tanto clásicos como contemporáneos, diccionarios jurídicos, artículos científicos, páginas web, artículos de revistas y datos que han sido importantes para el desarrollo de la presente exploración.

En efecto, una de las partes más importantes de esta investigación ha sido sin duda la aplicación de técnicas dinámicas como son las encuestas y entrevistas que han sido fundamentales para, primeramente identificar y verificar que en efecto existe un problema jurídico que requiere de atención de los legisladores y administradores de justicia, en estas encuestas nos arrojaron datos cualitativos y cuantitativos que nos sirven para fundamentar de

mejor manera una posible solución al problema, asimismo las respuestas de los profesionales y especialistas del derecho a través de las entrevistas nos han brindado un nuevo enfoque de la temática, lo cual nos ayudó a comprender desde donde surge la problemática y como se puede resolver, al igual que todo el proceso de la investigación que nos ha llevado hasta este punto en donde más adelante se realizará los respectivos lineamientos propositivos respecto al artículo 97, inciso 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.

8. Conclusiones

Una vez desarrollado el marco teórico, de haber analizado cuidadosamente los resultados de campo como las encuestas y entrevistas, y sintetizada la discusión de los resultados, se llegó a las siguientes conclusiones:

- 1.** De la minuciosa investigación realizada, la misma que se encuentra debidamente justificada a fin de garantizar la justicia inmediata y evitar perjuicios de abuso de derecho a los conductores se puede concluir que es necesario un análisis crítico jurídico del recurso de apelación en las contravenciones de tránsito, su aplicación y afectación al derecho de la seguridad jurídica, con la finalidad de que se respeten y se hagan efectivos los derechos consagrados en la Constitución.
- 2.** Del análisis jurídico se establece que la Constitución de la Republica, garantiza

principio de proporcionalidad como parte de los profesionales del volante cuando sean vulnerados sus derechos consagrados en la norma suprema se pueda apelar contra las resoluciones judiciales conforme a derecho, de tal manera que los conductores puedan defender efectivamente sus derechos establecidos a su asistencia.

3. De las encuestas realizadas se pudo conocer que los profesionales de derecho coinciden que debe permitirse una innovación a LOTTTSV evitando contravenciones concurrentes y no proporcionales, dado que las sanciones y multas que se fijan son montos que no guardan relación con la infracción de acuerdo con la categoría de licencia; sin embargo, en la misma Constitución de la República señala que todo proceso tiene dos instancias.
4. De las entrevistas realizadas se conoce que, dentro de los procesos de contravención, el hecho de no garantizar una reducción de puntos individual para los diferentes tipos y categorías de licencias, vulnerando los derechos como el debido proceso, la tutela judicial efectiva y el principio de legalidad.
5. La existencia de la problemática genera que haya revictimización de sanciones e infracciones, como multas pecuniarias, retención del vehículo etc., por ende, la reducción de puntos al existir una desproporcionalidad en cuanto a las diferentes categorías y tipos de licencias de conducir, donde no se está aplicando una debida

proporcionalidad puesto que es un inconveniente latente, en este caso se ha demostrado que se encuentra garantizado en la Constitución, pero no en la LOTTTSV.

9. Recomendaciones

Luego de una meticulosa investigación con base en la problemática planteada, se considera necesario y pertinente presentar las siguientes recomendaciones:

- 1.** Se recomienda a la Agencia Nacional de Tránsito realice reformas al LOTTTSV, en el cual se permita innovar e instaurar un puntaje de 30 puntos individuales a los diferentes tipos y categorías de licencias; con el fin de que se garantice el derecho de los profesionales del volante por ende al debido proceso, a la defensa y a la seguridad jurídica.
- 2.** Se recomienda a las escuelas de Choferes no profesionales y profesionales del Ecuador para que tomen en consideración y fortalezcan sus conocimientos en tránsito, el derecho a esta garantía constitucional para no entrar en contradicción con el Derecho Penal al permitir esta concurrencia de contravenciones e infracciones sancionadas con desproporcionalidad y sin garantizar la una debida proporcionalidad.
- 3.** Se recomienda a los Agentes de tránsito y Policías de tránsito que al momento de

aplicar las infracciones y sanciones con reducción de puntos sea acorde al automotor con que se cometió el ilícito y al tipo de licencia que posea el conductor sin vulnerar el derecho que se hace al conductor que comete una infracción.

4. Se sugiere a las Auto escuelas y Sindicatos de Choferes Profesionales del país, que brinden una formación integra a los futuros aspirantes de manejo, que no solo se apeguen a la retribución económica que dejan estos aspirantes a conductores, sino más bien que garanticen su formación, la cual debe ser monitoreada y fiscalizada determinante por la ANT, para brindar calidad y servicio.
5. Se sugiere a los GADS que poseen Agentes Civiles de Tránsito, Policías de Tránsito y carretera del país, a brindarles capacitaciones constantemente, con la finalidad de que se analice los derechos vulnerados de los conductores, cuando se niega el derecho a la defensa por improcedencia, efecto evitar la impugnación en la concurrencia de las contravenciones e infracciones tránsito con fin de evitar la mala interpretación de la norma por ellos como autoridad sancionadora.

9.1. Lineamientos propositivos

Para comprender la temática planteada y realizar los pertinentes lineamientos, luego de una previa exploración de carácter jurídico, y a partir de los razonamientos que se ha llegado mediante la investigación y el estudio de los conceptos doctrinarios, la aplicación de métodos y

técnicas de estudio y el análisis de los resultados obtenidos a través de las encuestas y entrevistas planteo los siguientes lineamientos propositivos, con el fin de que se innove en el artículo 97 inciso 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.

En primer lugar: Este sistema sería recomendado por los principales organismos internacionales de referencia en el campo de la Seguridad Vial, considerándolo como una estrategia eficaz para reducir significativamente las infracciones y accidentes de tráfico y sus consecuencias, siendo evidente el descenso en los últimos años del número de accidentes de tráfico, y las víctimas mortales y no mortales. De esta forma seria indispensable que se instaure individualmente los 30 puntos para cada una de las diferentes categoría y tipos de licencia de conducir profesionales y no profesionales que sean adquiridas por los aspirantes a conductores.

En segundo lugar: La licencia por puntos podría ser una medida eficaz para reducir el número de infracciones que se cometen en el tránsito y, con ello, mejorar la seguridad vial dentro del sector urbano y rural, en efecto parece haber influido en la modificación del comportamiento y la actitud de los conductores al volante, reduciendo el impacto en el número de accidentes,

estableciendo de forma clara y concreta la reducción de puntos por la concurrencia de contravenciones e infracciones de tránsito con distinción, acorde al tipo y características del vehículo con que se cometió el ilícito, a la vez sea acorde al tipo de licencia y categoría que posea un conductor, generando una reducción de puntos individual y proporcional, entre las

diferentes.

En tercer lugar: Sin embargo, ha existido una amplia discusión sobre la conveniencia o no de adoptar el denominado sistema de licencias de conducir por puntos, existente en otros países. En la base de datos de Ley Chile existen cuatro proyectos de ley sobre esta materia los posibles beneficios de este sistema consisten en que su aplicación podría ser más simple; en que el conductor asumiría directamente su responsabilidad en la mantención o no de su licencia de conducir, y en que, como se verá más adelante, la experiencia comparada indicaría que la incorporación de la licencia de conducir con un sistema de puntaje es viable haciendo que predomine el poder honorífico de la Constitución de la República en la debida proporcionalidad por sobre el Código Orgánico Integral Penal, específicamente en el artículo 644 inciso 5 donde la aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir.

En cuarto lugar; como se puede observar el sistema de licencia de conducir por puntos, de acuerdo con un Registro Nacional unificado en todo el territorio nacional de Argentina es viable, este registro de conducir por puntos se incorporó a la Ley N^{ro}. 24.449 de Tránsito, señalando que la emisión de la Licencia Nacional de Conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada titular una cantidad fija y uniforme de puntos, la aplicación del sistema ha sido gradual, pues debe implementarse paulatinamente, de acuerdo con el reparto de competencias

entre el Estado y Provincias, de esta misma manera debe dar a conocer esta problemática a los administradores de justicia, para que reconozcan la existencia de una contradicción en la norma y el abuso de derecho debido con una mala interpretación de los agentes de tránsito, que vulneran los principios y derechos de los conductores como la tutela efectiva, el debido proceso, la seguridad jurídica y el principio de proporcionalidad es decir, que el Estado ecuatoriano a través de la ley y de las autoridades competentes tomen escritos en el asunto y se respete el artículo 76 numeral 6 de la Constitución establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

Es transcendental mencionar la debida proporcionalidad entre las infracciones de tránsito a la vez aplicar una indebida reducción de puntos considerado como un derecho ciudadano, mismo que se encuentra consagrado en nuestra Constitución, en la cual se otorga el incidente de acudir ante un ente superior con la finalidad de hacer prevalecer y garantizar dichos derechos, que genera derechos y obligaciones de los conductores y peatones.

Definitivamente, en lo referente a las contravenciones de tránsito; las cuales las hemos definido como aquellas acciones u omisiones de índole culposos, que son producidas en lo referente a la seguridad vial y cuyas conductas o actos van en contra de las leyes o normas establecidas, pueden llegar a instituir un peligro no solo para las personas que los causan, sino también para sus víctimas, puesto que uno de los problemas sociales, más comunes corresponde

legítimamente a aquellos siniestros de tránsito originados por la imprudencia humana u otras que van relacionadas a estas conductas. Y para la respectiva sanción con respecto a este tipo de contravenciones, el Código Orgánico Integral Penal (COIP) en el artículo 644, inciso 5, establece la aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir; quebrantando la seguridad jurídica garantizada en nuestra Constitución dando paso a la no revictimización. Lo que se procura en este trabajo de integración curricular es justamente eso, que se permita a los profesionales del volante poder recurrir a una debida proporcionalidad en las diferentes categorías y tipos de licencias al cometer una infracción, que la reducción de puntos sea impuesta acorde al características del vehículo conducido, así mismo acorde al tipo y categoría de licencia que le faculta conducir ese vehículo, evitando esa desproporcional ya que el estado ecuatoriano a través de la ley y de las autoridades competentes tomen las debidas orientaciones en el asunto y se innove esta actualización apropiada en el inciso 1 del artículo 97 de Ley Orgánica de Transporte Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV).

10. Bibliografía

- Acosta, Juan Oberto Sotomayor. *Derecho de las Infracciones de Tránsito*. Ed. Ediciones Doctrina y Ley. 2013.
- Adam. *BALANCE DE LA INFLUENCIA DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS EN LA*. 03 de 04 de 2012. https://www.uv.es/gicf/3Ar2_Adam_GICF_03.pdf. 29 de 02 de 2024.
- ANT. s.f. <https://www.obraspublicas.gob.ec/valores-mision-vision/>. 29 de 02 de 2024.
- . *Emisión de licencia de conducir por primera vez profesional tipo: C, D, E o G*. s.f.

- <https://www.gob.ec/ant/tramites/emision-licencia-conducir-primera-vez-profesional-tipo-c-d-g>. 29 de 02 de 2024.
- ASOCIADOS, CRUZ PONCE &. *PRINCIPIO DE CELERIDAD PROCESAL*. 2018.
<https://www.cruzponceabogados.com/single-post/2018/05/29/principio-de-celeridad-procesal#:~:text=Nuestro%20texto%20constitucional%20en%20su,y%20poder%20determinar%20las%20razones>. 03 de 11 de 2024.
- BCN, Bustos. *Licencia de conducir por puntos*. 19 de 01 de 2011.
file:///C:/Users/anaii/Desktop/NUEVO%20MATERIAL/BCN_Licencia_de_conducir_por_puntos_coment_GW__2_.pdf. 29 de 02 de 2024.
- Cabanellas, Guillermo. *Diccionario Jurídico Elemental*. Editorial Heliasta, 2010.
- Calón, E. *Curso de Derecho Penal*. Madrid : Editorial Reus, 1954.
- Calón, Eugenio Cuello. *Derecho Penal*. Vol. Volumen Segundo. Editorial Bosch, 1975.
- Campias, Gustavo. « La génesis de la contravención como figura jurídica.» *Revista Jurídica Digital UANDES*, 2020 . 49-58.
- Campias, Matilde. «CURSO VIRTUAL DE ACTUALIZACIÓN.» 10 de '2 de 2017. *DERECHO CONTRAVENCIONAL*.
<https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2017/04/doctrina45246.pdf>. 05 de 01 de 2024.
- Campos, Germán Bidart. *Manual de la Constitución Reformada (Tomo II)*. Ed. Ediar. 2005.
- COIP. *CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL*. 09 de 02 de 2024.
file:///C:/Users/anaii/Desktop/NUEVO%20MATERIAL/Z-ONE-PENAL-CODIGO_ORGANICO_INTEGRAL_PENAL_COIP.pdf. 29 de 02 de 2024.
- Conde, Francisco Muñoz. *Teoría General del Delito*. Ed. Tirant lo Blanch. 2010.
- Constitución de la República del Ecuador. 2008 . https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf.
- . *Lexis*. 21 de 01 de 2008. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf. 11 de 03 de 2024.
- Couture, Eduardo. *Vocabulario Jurídico*. Ed. Ediciones Depalma. 2010.
- Dialnet. *El principio de inmediación y la actividad probatoria en la normativa procesal ecuatoriana*. 05 de 08 de 2019.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7475472#:~:text=El%20principio%20de%20inmediaci%C3%B3n%20en,calidad%20obtenida%20en%20la%20audiencia>. 12 de 03 de 2024.
- DIALNET. *La naturaleza jurídica del abuso del derecho*. 2010.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3736893>. 12 de 03 de 2024.
- Duguít, León. «El abuso del Derecho.» 01 de 01 de 1927. *El abuso del Derecho*. 05 de 01 de 2024.
- ECUADOR, CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL. *CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR*. 25 de 01 de 2021. file:///C:/Users/anaii/Desktop/NUEVO%20MATERIAL/Z-ONE-PUBLICO-CONSTITUCION_DE_LA_REPUBLICA_DEL_ECUADOR.pdf. 29 de 02 de 2024.

- Ecuador, Registro Oficial del. *Quinto Suplemento 512*. 10 de 08 de 2021.
<https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/suplementos/item/15261-quinto-suplemento-al-registro-oficial-no-512>. 29 de 02 de 2024.
- Ecuador.com, Derecho. *IMPORTANCIA SEGURIDAD JURÍDICA*. 06 de 01 de 2012.
<https://derechoecuador.com/seguridad-juridica/>. 29 de 02 de 2024.
- ESNECA. *¿Cómo se clasifican los tipos de delitos*. 23 de 12 de 2023.
<https://www.esneca.com/blog/tipos-de-delitos-clasificacion/#:~:text=Leves%3A%20delitos%20que%20se%20castigan,caso%20del%20vandalismo%2C%20por%20ejemplo>. 12 de 03 de 2024.
- Española, Real Academia. *Diccionario de la lengua española*. 2022. <https://dle.rae.es/>.
- ESPAÑOLA, REAL ACADEMIA. *DICIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA*. 01 de 02 de 2014.
<https://dle.rae.es/negligencia>. 29 de 02 de 2024.
- Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, UPTC. *Derecho y Realidad*. 01 de 01 de 2013.
file:///C:/Users/anaii/Downloads/derechoyrealidad,+2_principio_de_minima_intervencion.pdf. 11 de 03 de 2024.
- Falconí, Ramiro García. *Historia del derecho penal ecuatoriano*. Ediciones Legales, 2012.
- FIPCAEC. *El derecho a la no revictimización en el delito de violación*. 01 de 04 de 2021.
<https://fipcaec.com/index.php/fipcaec/article/view/404/719>. 11 de 03 de 2024.
- Fix-Zamudio, Héctor. *Introducción a la Justicia Constitucional*. Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. 2004.
- Herrera, Juan Ignacio. *autofact*. 04 de 03 de 2024. <https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/ley-transito/ley-18290-actualizada#:~:text=La%20Ley%2018.290%2C%20tambi%C3%A9n%20conocida,dentro%20del%20territorio%20de%20la>. 11 de 04 de 2024.
- Herrera, Juan Pablo Cavada. *Licencia de conducir por puntos*. 01 de 05 de 2021.
file:///C:/Users/anaii/Desktop/NUEVO%20MATERIAL/BCN_Licencia_de_conducir_por_puntos_coment_GW__2_.pdf. 29 de 02 de 2024.
- Informa, Quito. *Conozca las infracciones en las que no se reducen puntos a la licencia*. 07 de 12 de 2022.
<https://www.quitoinforma.gob.ec/2022/12/07/conozca-las-infracciones-en-las-que-no-se-reducen-puntos-a-la-licencia/>. 29 de 02 de 2024.
- John, José Antonio Caro. *Derecho Penal del Ambiente*. Grijley, 2009.
- . *Diccionario de Derecho Penal y Ciencias Auxiliares*. Ed. Instituto Pacífico. 2016.
- Jurídicas, Noticias. *ey 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*. 20 de 07 de 2005. https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/117-2005.html. 12 de 03 de 2024.
- Ley de Tránsito. 1938.
- Ley N° 18.290. *Ley de Tránsito*. 1984. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=29708>. 29 de 02 de 2024.
- Ley N° 24.449. *Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial*. 1995.

- <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/818/actualizacion>. 29 de 02 de 2024.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. *Registro Oficial Suplemento 398*. 07 de Agosto de 2008. file:///C:/Users/anaii/Desktop/NUEVO%20MATERIAL/Z-ONE-INSTITU-LEY_ORGANICA_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL.pdf. 04 de 01 de 2024.
- Ley Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. *Ley Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*. 20 de 07 de 2005. https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/117-2005.html. 29 de 02 de 2024.
- Lince, Victoria Eugenia Díaz Facio. «Centro de Investigaciones.» 2010. *Universidad de Antioquia*. <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rpsua/v2n2/v2n2a8.pdf>. 01 de 02 de 2024.
- Máynez, Eduardo García. *Introducción al Estudio del Derecho*. Ed. Editorial Porrúa. 2002.
- Mello, Bandeira de. *Curso de Derecho Administrativo*. Ed. Prentice Hall. 1995.
- Orihuela, Ignacio Burgoa. *Las Garantías Individuales*. Ed. Porrúa. 2005.
- Ormachea, Enrique Cuentas. *El abuso del Derecho*. Paris: Francia, 1927. <file:///C:/Users/anaii/Desktop/NUEVO%20MATERIAL/Dialnet-ElAbusoDelDerecho-5085322.pdf>.
- Ossorio, Manuel. *Diccionario de Ciencias Políticas y Sociales*. Guatemala: Realizada por Datascan, S.A., s.f. <https://biblioteca.ismm.edu.cu/wp-content/uploads/2017/06/diccionario-juridico-politico.pdf>.
- Piccone, Germán. *Infracciones de Tránsito*. 1998.
- Puig, Santiago Mir. *Derecho Penal: Parte General*. Ed. Reppertor. 2011.
- Real Academia Español. *Diccionario de la lengua española (23.a ed.)*. 2014. <https://dle.rae.es/>.
- Real Academia Española. *Diccionario de la lengua española*. 2022. <https://dle.rae.es/>.
- Roxin, Claus. *Derecho Penal: Parte General (Tomo I)*. Ed. Civitas. 2014.
- Sanchís, Luis Prieto. *Justicia Constitucional y Derechos Fundamentales*. Ed. Trotta. 2003.
- Santos, Andrés de la Oliva. *Objeto y Actos del Proceso*. Ed. Editorial Universitaria Ramón Areces. 2012.
- SCIELO. *Noción, justificación y críticas al principio de proporcionalidad*. 01 de 02 de 2014. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0041-86332014000100003#:~:text=El%20principio%20de%20proporcionalidad%20es,sus%20posibilidades%20f%C3%A1cticas%20y%20jur%C3%ADdicas. 11 de 03 de 2024.
- Scielo. «Sobre los métodos de la investigación jurídica.» 30 de 06 de 2023. *Revista Chilena de Derecho y Ciencia Política*. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-21502023000100101#:~:text=M%C3%A9todo%20Exeg%C3%A9tico%3A%20opera%20como%20parte,de%20los%20organismos%20y%20operadores. 01 de 02 de 2024.
- Segado, Francisco Fernández. *El sistema constitucional español*. Ed. Editorial Dykinson. 1992.
- Significados, Equipo de Enciclopedia. *Enciclopedia Significados*. 12 de 11 de 2021. <https://www.significados.com/metodo-deductivo/>. 01 de 02 de 2024.
- Somma, Alessandro. *Introducción al Derecho Comparado*. Madrid : Carlos III University of Madrid, 2015.
- SORIA, YUDITH LÓPEZ. *LA TEORÍA DEL DELITO*. 2020. <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/11122/1/teoria-delito-revision-critica.pdf>. 12

- de 03 de 2024.
- TERRESTRE, REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE. *Decreto Ejecutivo 1196*. 25 de 06 de 2012. file:///C:/Users/anaii/Desktop/RODAR%20INSTRUMENTOS/reglamento%20de%20transito.pdf . 29 de 02 de 2024.
- TRÁNSITO, REGLAMENTO DE LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE. *RLOTTTSV*. 04 de 06 de 2022. file:///C:/Users/anaii/Desktop/NUEVO%20MATERIAL/Z-ONE-INSTITU-REGLAMENTO_A_LEY_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL.pdf. 29 de 02 de 2024.
- Treviño, Sergio Vela. *Culpa e Inculpabilidad*. Editorial Trillas, 2992.
- . *Culpabilidad e Inculpabilidad*. Ed. Trillas. 2016.
- UNIR. *¿En qué consiste el principio de contradicción en Derecho?* 05 de 05 de 2021. <https://www.unir.net/derecho/revista/principio-de-contradiccion/>. 12 de 03 de 2024.
- uniR. *Universidad en Internet*. 11 de 04 de 2022. <https://mexico.unir.net/derecho/noticias/metodo-cientifico/>. 01 de 02 de 2024.
- Upea, La. «Método Sintético: .» 21 de 08 de 2019. *En Qué Consiste*. <https://upea.reyqui.com/2019/08/metodo-sintetico-en-que-consiste.html>. 01 de 02 de 2024.
- UTPL. *Oralidad en los procesos judiciales como garantía de los derechos humanos*. 03 de 12 de 2018. <https://noticias.utpl.edu.ec/oralidad-en-los-procesos-judiciales-como-garantia-de-los-derechos-humanos>. 11 de 03 de 2024.
- Valderrama, Carlos Olano. *Derecho Ecuador,com*. 2003. <https://derechoecuador.com/infracciones-de-transito/>. 29 de 02 de 2024.
- Velásquez, Fernando Velásquez. *Manual de Derecho Penal Parte General*. Ed. Editorial Temis. 2002.
- . *Manual de Derecho Penal: Parte General*. Ed. Ediciones Jurídicas Andrés Morales. 2009.
- Vial, Educacion. *La trilogía vial*. s.f. https://cdn.educ.ar/dinamico/UnidadHtml__get__6f27aa16-7a0a-11e1-83af-ed15e3c494af/index.html#:~:text=El%20factor%20ambiental%20est%C3%A1%20integrado,con%20todo%20tipo%20de%20veh%C3%ADculos. 29 de 02 de 2024.
- Villacís, Carlos Quinchuela. *Derecho Ecuador.com*. 04 de 07 de 2014. <https://derechoecuador.com/infracciones-de-transito/>. 29 de 02 de 2024.
- Welzel, Hans. *Derecho Penal Alemán. Parte General*. Editorial Jurídica de Chile, 1956.
- Wikipedia. *Debido Proceso*. 24 de 01 de 2024. https://es.wikipedia.org/wiki/Debido_proceso. 11 de 03 de 2024.
- . *Delito*. 15 de 12 de 2023. <https://es.wikipedia.org/wiki/Delito>. 12 de 03 de 2024.
- . *Derecho comparado*. 16 de 02 de 2024. https://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_comparado. 29 de 02 de 2024.
- . *Infracción de tráfico*. 13 10 2023. https://es.wikipedia.org/wiki/Infracci%C3%B3n_de_tr%C3%A1fico. 12 03 2024.
- . «La enciclopedia libre.» 23 de 01 de 2024. *Mayéutica*. <https://es.wikipedia.org/wiki/May%C3%A9utica>. 01 de 02 de 2024.
- . *Seguridad Jurídica*. 02 de 02 de 2024. https://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_jur%C3%ADdica. 11

- de 03 de 2024.
- . *Teoría del delito*. 25 de 02 de 2024. https://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa_del_delito. 12 de 03 de 2024.
- . *Tutela judicial efectiva*. 02 de 08 de 2024. https://es.wikipedia.org/wiki/Tutela_judicial_efectiva. 11 de 03 de 2024.
- Zapatero, Luis Arroyo. *Derecho Penal: Parte General*. Ed. Tecnos. 2011.

11. Anexos

Test-Encuesta del TIC

Desarrollo de Investigación UNL

TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

DIRIGIDA: Profesionales del Derecho

MATERIA: Tránsito.

* Indica que la pregunta es obligatoria.

1. Correo *

2. 1. ¿Conoce usted cuantos puntos son instituidos en su Licencia de Conducir *
al emitirla por primera vez?

Marca solo un óvalo.

Si

No

3. ¿Por qué? *

4. 2. ¿Piensa usted que el abuso de Derecho por los agentes civiles de tránsito, *
al sancionar disminuyen el acceso a más fuentes de trabajo para los
conductores?

Marca solo un óvalo.

Si

No

5. ¿Por qué? *

6. **3. ¿Cree usted que la concurrencia de contravenciones e infracciones perjudican a los profesionales del Volante?** *

Marca solo un óvalo.

Si

No

7. ¿Por qué? *

8. **4. ¿Considera usted que las contravenciones de tránsito que generan la reducción de puntos, deberían sancionarse acorde al automotor con el cual se cometió la infracción, como también conforme a su categoría y tipo de licencia?** *

Marca solo un óvalo.

Si

No

9. ¿Por qué? *

10. **5. ¿Está de acuerdo usted que se instauren 30 puntos individuales para cada tipo de licencia que adquieran los conductores del volante, previa aprobación de cursos por las entidades acreditadas por la ANT?** *

Marca solo un óvalo.

Si

No

11. ¿Por qué? *

Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios

TEST-ENTREVISTA TIC

Desarrollo de Investigación UNL
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR
DIRIGIDA: Profesionales del Derecho
MATERIA: Tránsito.

* Indica que la pregunta es obligatoria

1. Correo *

2. 1. ¿Qué criterio le merece a usted cuando los Agentes Civiles de Tránsito sancionan a los Conductores con la reducción de puntos no acorde con el tipo y categoría de licencia con la cual se cometió el ilícito? *

3. 2. ¿Desde que al no estar instituido en la LOTTTSV, la aplicación de un puntaje individual para cada una de las categorías y tipos de licencias se vulnera el derecho a la defensa y seguridad jurídica? *

4. 3. ¿Cree usted que es necesario una solución a la problemática en la norma en la cual se permita que todas las categorías y tipos de licencias posean un sistema de puntaje individual de 30 puntos? *

5. 4. ¿Qué sugerencia daría usted dentro de las contravenciones de tránsito al existir la concurrencia de infracciones tipificadas en el COIP, donde no se garantiza el debido proceso por no permitirse la reducción de puntaje conforme al tipo de licencia con que se ejecutó el suceso? *

6. **5.** ¿Por qué cree usted que se transgreden los derechos laborales y económicos de los profesionales del volante, ya que ellos van ascendiendo de tipo y categoría, a través de cursos individuales pagados y aprobados para mejorar su tipo de licencia con la finalidad de mejorar su calidad de vida? *
-

Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios

Lic. Andrea Sthefanía Carrión Mgs

0984079037

andrea.s.carrion@unl.edu.ec

Loja-Ecuador

Loja, 4 de octubre del 2024

La suscrita, Andrea Sthefanía Carrión Fernández, Mgs, **DOCENTE EDUCACIÓN SUPERIOR** (registro de la SENESCYT número: 1008-12-1124463), **ÁREA DE INGLÉS-UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**, a petición de la parte interesada y en forma legal.

CERTIFICA:

Que la traducción del resumen del documento adjunto, solicitado por el señor: **Pablo René Pardo Rueda** con cédula de ciudadanía **No. 1104293160**, cuyo tema de investigación se titula: **“El estudio jurídico de las contravenciones de tránsito y el abuso de derecho por la concurrencia de sanciones e infracciones, afectando al trabajo de los conductores que poseen algunas categorías y tipos de licencias profesionales no profesionales.”** ha sido realizado y aprobado por mi persona, Andrea Sthefanía Carrión Fernández, Mgs. en Pedagogía.

El apartado del Abstract es una traducción textual del Resumen aprobado en español.

Particular que comunico en honor a la verdad para los fines académicos pertinentes, facultando al portador del presente documento, hacer el uso legal pertinente.

ANDREA
STHEFANIA
CARRION
FERNANDEZ

Firmado digitalmente
por ANDREA STHEFANIA
CARRION FERNANDEZ
Fecha: 2024.10.04
12:51:14 -06'00'

Andrea Sthefanía Carrión Fernández. Mgs.

English Professor