



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE DERECHO
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA
DEL ECUADOR

TEMA:

COMPETENCIA MUNICIPAL DE EMITIR MULTAS DE TRANSITO:
¿VULNERACION AL PRINCIPIO DE JERARQUIA NORMATIVA?

TUTOR:

MSC. AB. MARCO ORAMAS SALCEDO

AUTOR:

STEVEN ANTONIO FUENTES MAQUILON

GUAYAQUIL

2022

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TÍTULO Y SUBTÍTULO:

COMPETENCIA MUNICIPAL DE EMITIR MULTAS DE TRÁNSITO:
¿VULNERACIÓN AL PRINCIPIO DE JERARQUÍA NORMATIVA?

AUTORES/ES:

STEVEN ANTONIO FUENTES
MAQUILON

REVISORES O TUTORES:

MSC. MARCO ORAMAS SALCEDO

INSTITUCIÓN:

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE
ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

GRADO OBTENIDO:

ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y
TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA DEL
ECUADOR

FACULTAD:

CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

CARRERA:

DERECHO

FECHA DE PUBLICACIÓN:

2022

N. DE PAGES:

81

ÁREAS TEMÁTICAS: DERECHO

PALABRAS CLAVE: CONSTITUCIONAL, GOBIERNOS AUTÓNOMOS,
JERARQUÍA NORMATIVA, INFRACCIONES, MULTAS, SANCIÓN

RESUMEN: El principio de jerarquía normativa es esencial dentro de un sistema garantista y de orden constitucional como el ecuatoriano debido a que, al cumplir este principio cada institución que conforma el Estado esta obligada al respeto de un orden jerárquico que protege la seguridad jurídica dentro del territorio, imposibilitando que una

norma de menor jerarquía pretenda desestimar derechos reconocidos en normas superiores. A través del presente trabajo se analizara si una ordenanza municipal que imponga sanciones de transito incumple con dicho principio, estudiando los fundamentos teóricos normativos que facultan a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, como instituciones locales que conocen de la realidad social y económica de sus municipios, para emitir multas en materia de transito.

N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTOR/ES: STEVEN ANTONIO FUENTES MAQUILON	Teléfono: 0996599175	E-mail: fuentes_3124@hotmail.com
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	<p>Mgr. Diana Almeida Aguilera (Decano)</p> <p>Teléfono: 2596500 Ext. 250</p> <p>E-mail: dalmeida@ulvr.edu.ec</p> <p>Msc. Carlos Manuel Pérez Leiva (Director de la Carrera de Derecho)</p> <p>Teléfono: 2596500 Ext. 223</p> <p>E-mail: cperezl@ulvr.edu.ec</p>	

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

COMPETENCIA MUNICIPAL DE EMITIR MULTA DE TRÁNSITO: VULNERACIÓN AL PRINCIPIO DE JERARQUÍA NORMATIVA

INFORME DE ORIGINALIDAD

7 %	7 %	1 %	2 %
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	sedici.unlp.edu.ar Fuente de Internet	1 %
2	www.encyclopedia-juridica.com Fuente de Internet	1 %
3	www.slideshare.net Fuente de Internet	1 %
4	dikelogico.blogspot.com Fuente de Internet	1 %
5	repositorio.itb.edu.ec Fuente de Internet	1 %
6	dspace.uniandes.edu.ec Fuente de Internet	1 %
7	planeta-vial.blogspot.com Fuente de Internet	1 %
8	docplayer.es Fuente de Internet	1 %
9	Tania Muñoa Vidal. "Una mirada a la culpabilidad de las personas naturales en el Código Orgánico Integral Penal", IUSTITIA SOCIALIS, 2019 Publicación	1 %
10	www.tramitespublicos.com.ec Fuente de Internet	1 %

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 1%

Excluir bibliografía

Activo


Mgter. Marco Uramali, Csp, Abg, Lic

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

El estudiante egresado STEVEN ANTONIO FUENTES MAQUILON declara bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, “Competencia Municipal De Emitir Multas De Tránsito: ¿Vulneración Al Principio De Jerarquía Normativa?”, corresponde totalmente a él suscrito y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autor(es)

Firma:



STEVEN ANTONIO FUENTES MAQUILON

C.I.

0931354625

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación “Competencia Municipal De Emitir Multas De Tránsito: ¿Vulneración Al Principio De Jerarquía Normativa?”, designado(a) por el Consejo Directivo de la FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: “Competencia Municipal De Emitir Multas De Tránsito: ¿Vulneración Al Principio De Jerarquía Normativa?” presentado por los estudiantes STEVEN ANTONIO FUENTES MAQUILON como requisito previo, para optar al Título de ABOGADO encontrándose apto para su sustentación.

Firma:



Mg. Ab. MARCO ORAMAS SALCEDO

C.C.0919977678

AGRADECIMIENTO

Agradecer a Dios por todo lo bueno y malo que me ha permitido estar en esta etapa Académica y preparación profesional, de esto he aprendido a ver la vida diferente y siempre con un corazón sumiso, para asimilar lo que él tenga preparado para mí, a mi familia, amistades por el apoyo incondicional has estado ahí cuando más lo he necesitado, agradecer a mis docentes que dios me puso en mi camino que estuvieron conmigo compartiendo sus conocimientos agradezco infinitamente el apoyo brindado el aprendizaje plasmado en lo más profundo de mí.

Agradezco a mi Tutor de tesis Mg. Ab. Marco Oramas Salcedo. quien, con su experiencia, conocimiento y motivación me oriento en la investigación. También por el apoyo y sobre todo la amistad brindada.

DEDICATORIA

El presente trabajo investigativo lo dedico especialmente a Dios, por ser el inspirador y darme fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseado.

A mi madre Narcisa, por su amor, trabajo y sacrificio en todos estos años, gracias a ella eh logrado llegar hasta aquí y convertirnos en lo que somos. Ha sido el orgullo y el privilegio de ser su hijo.

A mis hermanas (os) por estar siempre presentes, acompañándome y por el apoyo moral, que me brindaron en el trayecto de esta etapa profesional de mi vida.

A todos mis amigos Jean Pier, Melisa, Andrea, Nicole que me han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito en especial a aquellos que me abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos conmigo.

INDICE GENERAL

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES	v
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	vi
INDICE GENERAL	viii
ÍNDICE DE TABLA	xi
ÍNDICE DE GRAFICO	xii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	2
1.1 Tema.....	2
1.2 Planteamiento del Problema.....	2
1.3 Formulación del Problema.....	3
1.4 Sistematización del Problema.....	4
1.5 Objetivo General.....	4
1.6 Objetivos Específicos.....	4
1.7 Justificación.....	4
1.8 Delimitación del Objeto de la Investigación.....	6
Delimitación del Problema.....	6
Delimitación Espacial.....	6
Delimitación Temporal.....	6
Unidades de Observación.....	6
1.9 Idea a defender.....	6
1.10 Variables de la investigación.....	7

1.10.1 Variable independiente	7
1.10.2 Variables dependientes	7
1.10.3 Línea de Investigación Institucional/Facultad.	7
CAPÍTULO II	8
MARCO TEÓRICO	8
2.1 Marco Teórico	8
2.2.1 Principios Procesales.....	8
2.1.2 Definición de Jerarquía normativa.....	13
2.1.3 Implicación en el Derecho Ecuatoriano.....	14
2.1.4 Ordenamiento Jurídico en Ecuador	14
2.1.5 Pirámide de Kelsen	15
2.1.6 Acto administrativo	16
2.1.7 Acto normativo	17
2.1.8 Ordenanza Municipal	18
2.1.8.1 <i>Naturaleza jurídica de las Ordenanzas Municipales</i>	18
2.2 Marco Conceptual	19
2.2.1 Constitucionalismo	19
2.2.2 Observancia de la ley.....	19
2.2.3 Ordenanzas municipales.....	19
2.3 Marco legal	20
2.3.1 Constitución de la República.....	20
2.3.3 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	24
2.3.4 Código Orgánico de Organización Territorial	29
2.3.5 Código Orgánico Integral Penal.....	30

2.3.6 Ordenanzas municipales sobre multas de tránsito	38
2.3.7 Análisis de Derecho Comparado respecto a Jerarquía Normativa.....	40
CAPÍTULO III.....	43
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	43
3.1 Tipo de investigación.....	43
3.2 Enfoque	43
3.3 Técnica e instrumentos	43
3.4 Población.....	44
3.5 Muestra.....	45
3.6. Análisis de resultados.....	47
3.6.1. Resultados de encuestas.....	47
3.6.2. Entrevista.....	54
CAPÍTULO IV	57
INFORME FINAL	57
CONCLUSIONES.....	59
RECOMENDACIONES	62
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	63
ANEXOS.....	66

ÍNDICE DE TABLA

Tabla 1 Poblacion a considerar para la obtencion de la muestra	47
Tabla 2 Muestra	48
Tabla 3 ¿Considera que, en el ordenamiento jurídico actual, existen falencias que causan incompatibilidad con las normas?	48
Tabla 4 ¿Las ordenanzas municipales emitidas por los municipios son incongruentes con la ley?	48
Tabla 5 ¿Considera que una reformulación en la Constitución, fortalecería el principio jerárquico normativo para evitar la incongruencia de las ordenanzas municipales?	49
Tabla 6 ¿Conoce Ud. Cuáles son los efectos jurídicos en la facultad para emitir multas de tránsito de los gobiernos autónomos respecto al principio constitucional de jerarquía normativa	50
Tabla 7 ¿Desde su enfoque profesional que las leyes dispuestas en el COOTAD en relación a normativa jerárquica deben ser restablecidos para evitar contradicciones con los organismos municipales?.....	51
Tabla 8 Desde su enfoque personal, ¿considera que los municipios están en capacidad de mantener la autoridad y disposición en temas relacionados al tránsito incluida la recaudación de multas?	52
Tabla 9 ¿Cree el que estado debe volver a realizar nuevamente estas gestiones para evitar contradicciones en la normativa jerárquica?	53

ÍNDICE DE GRAFICO

Gráfico 1 ¿Considera que, en el ordenamiento jurídico actual, existen falencias que causan incompatibilidad con las normas?	44
Gráfico 2 ¿Las ordenanzas municipales emitidas por los municipios son incongruentes con la ley?	44
Gráfico 3 ¿Considera que una reformulación en la Constitución, fortalecería el principio jerárquico normativo para evitar la incongruencia de las ordenanzas municipales?	45
Gráfico 4 Cuáles son los efectos jurídicos en la facultad para emitir multas de tránsito de los gobiernos autónomos respecto al principio constitucional de jerarquía normativa	46
Gráfico 5 ¿Desde su enfoque profesional que las leyes dispuestas en el COOTAD en relación a normativa jerárquica deben ser restablecidos para evitar contradicciones con los organismos municipales?.....	47
Gráfico 6 ¿considera que los municipios están en capacidad de mantener la autoridad y disposición en temas relacionados al tránsito incluida la recaudación de multas?.....	48
Gráfico 7 ¿Cree el que estado debe volver a realizar nuevamente estas gestiones para evitar contradicciones en la normativa jerárquica?	49

INTRODUCCIÓN

Para el análisis del presente estudio, se ha realizado una importante recopilación de información relacionado al ordenamiento jurídico ecuatoriano, a la jerarquización de las normas y estatutos y las ordenanzas municipales y su si el actuar de estas últimas se fundamenta en un acto inconstitucional. Para ello se han analizado artículos puntuales relacionados a la jerarquía normativa de la Constitución de la República del Ecuador, así como diversos Códigos entre los que se encuentran el Código Orgánico de Organización Territorial Autónoma.

El análisis se ha llevado a cabo desde un enfoque descriptivo, dando a conocer todos los conceptos relaciones a la normativa y su jerarquización, así como los lineamientos en relación a los ordenanzas municipales derechos, obligaciones y objetos jurídicos amparados en la reglas y normas vigentes. Factores que deben ser analizados para determinar si es o no prudente, necesario y justificado una reforma a dichos elementos a fin de que esta polémica no incurra en posibles violaciones a la constitución.

El tema de la inconstitucionalidad de las ordenanzas municipales que representan infracciones de tránsito no contempladas en el Código Orgánico Integral Penal, se desarrollan en materia constitucional, por lo que estas ordenanzas que instituyen sanciones penales, administrativas y pecuniarias, toman funciones que no le corresponden; por este motivo, el principio de legalidad y la jerarquía de las leyes como tal se estarían transgrediendo. Este tema ha sido discutido y analizado por profesionales del derecho que han tratado de solucionar y opinar en relación, sin una derivación de este hecho. Es necesario tomar como generalidades las nociones estudiadas en materia de derecho administrativo como antecedente.

CAPÍTULO I

1.1 Tema

“Competencia Municipal De Emitir Multas De Tránsito: ¿Vulneración Al Principio De Jerarquía Normativa?”

1.2 Planteamiento del Problema

La Constitución de la República del Ecuador (2008), en su artículo 424 establece que la Constitución es la norma Suprema, misma que prevalece sobre cualquier tipo de ordenamiento jurídico siendo que todas las normas del poder público deben ser armónicas con las disposiciones de la Constitución, caso contrario obviamente carece de eficacia jurídica, cabe señalar además que el artículo 425 ibidem identifica de manera clara el orden jerárquico de las normas aplicables en el Ecuador, señala además que en el caso de que existiera conflicto entre aquellas normas de distinta jerarquía es misión de la Corte Constitucional jueces y demás operarios de justicia al igual que autoridades administrativas de los servidores públicos resolver este tipo de conflictos a través de la aplicación de la norma jerárquica superior, qué quiere decir que es misión de todos estos entes servidores del Estado hacer prevalecer el ordenamiento jurídico de acuerdo a la jerarquía.

A esto se conoce como jerarquía normativa siendo qué como tal, se trata de él orden jerárquico jurídico de un Estado esto permite identificar qué Norma prevalece en caso de que existiera contradicción o a su vez diferencias en la interpretación. Cómo se pudo evidenciar este principio se encuentra establecido en la Constitución de la República del Ecuador siendo qué son reglas que operan para perfeccionar el sistema jurídico por el cual el Estado se regula. Cabe destacar que en el Ecuador opera el positivismo siendo que las normas son pilares

básicos para la organización del mismo lo que conlleva a que el resto de normativa complementaria (leyes, decretos, reglamentos, ordenanzas, etc.) existan como consecuencia de estos fundamentos, es por esta razón que es de suma importancia este principio para evitar conflictos posteriores en la legislación.

El mismo hecho de que se encuentre este principio establecido en el artículo 425 de la Constitución de la República señalando además que la Constitución es la norma Suprema que se encuentra en el orden jerárquico más alto es un claro ejemplo del positivismo propio del Estado Ecuatoriano.

En este punto es importante indicar que a partir del año 2007 en el Ecuador se genera una Nueva visión de la descentralización, misma que se encuentra consolidada en el Plan Nacional de Descentralización, el cual tenía objetivos claros a largo plazo, uno de ellos era entregar la competencia de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial a los Gobiernos Autónomos Descentralizados dándoles la facultad de normar regular administrar y sancionar. Es aquí que nace fundamentalmente el problema siendo que al entregar esta competencia a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la facultad de sancionar se promulga a través de Ordenanzas, las cuales por orden jerárquico se encuentran por debajo de los decretos las leyes y la misma Constitución de la República lo que finalmente puede generar conflictos jerárquicos normativos

1.3 Formulación del Problema

¿La competencia municipal de emitir multas de tránsito vulnera el principio de jerarquía normativa establecida en la Constitución?

1.4 Sistematización del Problema

- ¿Cuáles son los efectos jurídicos en la facultad de emitir multas de tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados respecto al principio constitucional de jerarquía normativa?

1.5 Objetivo General

- Analizar la competencia municipal de emitir multas de tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para verificar si se contrapone al principio de jerarquía normativa.

1.6 Objetivos Específicos

- Conceptualizar el principio constitucional de jerarquía normativa
- Determinar los ventajas y desventajas de que los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejerzan la facultad exclusiva de Transporte terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
- Delimitar el alcance de la facultad de emitir multas de tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

1.7 Justificación

La Constitución de la República establece tal como ya se ha dicho anteriormente, el principio de jerarquía normativa, estableciendo de manera clara el orden en el que se deben respetar las normas que regulan al país, dejando claro que las leyes no están por encima de la Constitución, por ejemplo, pero tampoco se encuentran por debajo de las ordenanzas, se busca que todos estos cuerpos normativos guarden relación sin necesidad de caer en contradicción.

Partiendo de este punto se inicia una problemática que es el motivo de la investigación del presente documento, para iniciar hay que señalar que los Gobiernos Autónomos

Descentralizados, en cuanto a la emisión de cuerpos normativos, únicamente tienen la facultad de emitir Ordenanzas, las cuales por su naturaleza se encuentran en un rango inferior a las leyes y decretos; es decir, que al momento de tener la competencia de tránsito únicamente podrían emitir Ordenanzas para delimitar la misma competencia.

Por lo antes expuesto, se crea cierta contradicción con las leyes promulgadas previamente, específicamente con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; de aquí nace la necesidad de delimitar claramente lo que es el Principio de Jerarquía Normativa siendo que podría contraponerse al hecho de que exista la ley de tránsito que indica el tema de multas, el Código Orgánico Integral Penal, que también regula delitos e infracciones de tránsito y que además existan ordenanzas distintas, dependiendo del Gobierno Autónomo Descentralizado que pudieran contraponerse a lo ya establecido en las leyes antes mencionadas.

Se puede notar que existen congruencia en cuanto a las contravenciones de tránsito autorizadas mediante ordenanzas municipales y la legislación ecuatoriana, este estudio no solamente abarca el principio de jerarquía normativa sino también, en consecuencia el principio de legalidad del derecho público, en ese sentido, la Constitución del Ecuador es un acto único que ha sido codificado y promulgado por medio del soberano representado con la Asamblea Constituyente, misma que delimita la forma de actuar del Estado y todas sus dependencias incluyendo los gobiernos autónomos descentralizados, en relación a esto cabe la contradicción y la incongruencia en el hecho de la regulación de tránsito y sus contravenciones en contraposición con la ley, además de los ordenamientos jurídicos mismos que se encuentran jerarquizados de acuerdo a lo que establece la Norma y el derecho constitucional.

Las ordenanzas deben cumplir la función de complemento a las leyes o como prevención de las mismas, los Gobiernos Descentralizados no podrían emitir una norma que se encuentre a la par o al mismo nivel de las leyes, en vista de que podría recaer en contradicción, desobediencia de la institución al propio del estado vulnerando el Estado Constitucional de Derecho.

1.8 Delimitación del Objeto de la Investigación

Delimitación del Problema

- Objeto de Estudio
Competencia municipal de emitir multas de tránsito y principio de jerarquía normativa
- Campo
Derecho Administrativo
- Área
Derecho Constitucional

Delimitación Espacial

- Provincia del Guayas
- Cantón Guayaquil

Delimitación Temporal

Enero 2021 hasta la actualidad

Unidades de Observación

- Unidad Judicial Penal Norte 2
- Abogados en libre ejercicio
- Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil

1.9 Idea a defender

El principio de jerarquía normativa debe aplicarse en el ordenamiento jurídico ecuatoriano y la normativa de menor jerarquía que se contraponga carece de eficiencia jurídica, en esta investigación se analiza la necesidad de unificar las ordenanzas municipales de la Autoridad de tránsito Municipal, en virtud del control abstracto de constitucionalidad que garantiza la coherencia del ordenamiento jurídico identificando y eliminando la

incompatibilidad de normas que por razones de fondo o normas, entre las normas constitucionales y demás disposiciones del sistema jurídico.

1.10 Variables de la investigación

1.10.1 Variable independiente

Principio De Jerarquía Normativa

1.10.2 Variables dependientes

- Límite de las competencias municipales
- Vulneración de principios constitucionales

1.10.3 Línea de Investigación Institucional/Facultad.

- Línea institucional: Sociedad civil, derechos humanos y gestión de la comunicación.
- Línea de la facultad: Derecho Constitucional, Derecho Administrativo

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Marco Teórico

2.2.1 Principios Procesales

Los principios constitucionales son aquellos que dan razón de ser a un sistema constitucional, tal como sucede en el Estado Ecuatoriano, mediante su aplicación el poder legislativo puede dictar leyes que van más allá de los derechos generales e inherentes de los individuos; por lo tanto, cuando las leyes se reforman o se hacen en el interior de la nación, las leyes son constitucionales. se deben tener en cuenta principios, los cuales serán vistos como una norma rectora, por lo tanto, los poderes públicos deben estar sustentados en la constitución porque tienen mandatos claros y, lo más importante, tareas que deben cumplir. (Redrobán, 2021)

En relación a los principales principios establecidos en el ordenamiento jurídico se señalarán los siguientes:

2.2.1.1 Principio de proporcionalidad

En lo que respecta al principio de proporcionalidad, se entiende que surge para limitar la injerencia estatal en la afectación de los derechos fundamentales de los ciudadanos, es decir, se debe aplicar una prueba de proporcionalidad para evaluar la constitucionalidad de las medidas para restringir los derechos fundamentales basadas en relaciones medianas, en palabras sencillas, la pena debe estar de acuerdo al daño causado. (Coello, 2015)

En el contexto del orden jurídico, este principio está indicado de manera literal en la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional (2009), como un método y garantía de interpretación, En su Art.3, numeral 2:

Art. 3.- Métodos y reglas de interpretación constitucional. - Las normas constitucionales se interpretarán en el sentido que más se ajuste a la Constitución en su integralidad, en caso de duda, se interpretará en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos reconocidos en la Constitución y que mejor respete la

voluntad del constituyente. Se tendrán en cuenta los siguientes métodos y reglas de interpretación jurídica constitucional y ordinaria para resolver las causas que se sometan a su conocimiento, sin perjuicio de que en un caso se utilicen uno o varios de ellos

2. Principio de proporcionalidad. - Cuando existan contradicciones entre principios o normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de antinomias, se aplicará el principio de proporcionalidad. Para tal efecto, se verificará que la medida en cuestión proteja un fin constitucionalmente válido, que sea idónea, necesaria para garantizarlo, y que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2009, p. 3)

En materia penal, el principio de proporcionalidad, se encuentra estimulado en el Art.76 numeral 6, que señala:

Art. 76.- Principios y reglas generales. - El control abstracto de constitucionalidad se regirá por los principios generales del control constitucional previstos por la Constitución y las normas constitucionales, la jurisprudencia y la doctrina. En particular, se regirá por los siguientes principios:

6. Declaratoria de inconstitucionalidad como último recurso. - Se declarará la inconstitucionalidad de las disposiciones jurídicas cuando exista una contradicción normativa, y por vía interpretativa no sea posible la adecuación al ordenamiento constitucional. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2009, p. 26)

Sin embargo, existen cierto tipo de discrepancias ante algunos fallos de la Unión Americana, pues hay detractores del principio que consideran que la gravedad de un delito podría ser base de determinación, (inclusive de una medida cautelar), lo cual es un criterio que no tiene cabida en la legislación ecuatoriana.

Se puede señalar que este principio en el Ecuador está dispuesto en la norma de 2 maneras:

1. Como un axioma, manteniendo la proporción cuando se presenten contradicciones entre normas, viendo que la medida que se proteja sea válida, idónea y necesaria.
2. Como mecanismo de interpretación, manteniendo la correspondiente proporcionalidad en las sanciones, sean estas administrativas, penales, etc. (Rosales, 2020)

Por lo expuesto previamente, se entiende que la pena debe ser adecuada, lícita, útil y práctica para lograr el fin constitucional que se propone, y además de ser útil, su aplicación debe ser necesaria y suficiente para lograr el fin lícito. Como fin último se debe optar por opciones que afecten derechos fundamentales, más moderados en la consecución del fin constitucional, que es la satisfacción de otros derechos.

2.2.1.2 Principio de legalidad

Teóricamente se puede definir a la legalidad como una de las condiciones fundamentales a las cuales se somete la validez de las limitaciones que establecen las libertades constitucionales. El principio de legalidad constituye una de las características del derecho por excelencia. Significa que en las bases de una organización política impera únicamente la voluntad de la ley y no la de los gobernantes. El concepto de legalidad no señala como tal una ley específica, sino a cualquiera norma, ley, decreto, ordenanza de índole jurídico, que por su forma y contenido mantiene validez para el ordenamiento legal. (Redrobán, 2021)

De ello se puede inferir que es un rasgo del estado de derecho, la constitución es la norma suprema, y en torno a ella se desarrollan una serie de normas jurídicas que constituyen la base de la organización pública. El ordenamiento jurídico establece los parámetros que rigen la conducta de los individuos, su relación con el Estado y la atribución del poder público. El principio de legalidad se fundamenta en el respeto a las normas jurídicas y su gestión efectiva por parte de quienes ejercen el poder. (Coello, 2015)

En lo que respecta al derecho constitucional, se puede mencionar que en las actividades del día a día del ejecutivo, el ejecutivo busca crecer, desarrollarse, expandirse o disminuirse y modificarse. Es decir, el gobierno está en constante cambio y mutación, y necesita cambiar y reinventarse para lograr sus objetivos, sin embargo, estas fuerzas de

cambio se llegan a encontrar con un limitante que es el principio de legalidad que es el poder de cambio que frena la autorregulación administrativa, haciéndola permanentemente limitada por el ordenamiento jurídico.

En el derecho constitucional, el principio de legalidad se señala en el Art. 119 de la Constitución de la República (2008) , que señala: “Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias y los funcionarios públicos no podrán ejercer otras atribuciones que las consignadas en la Constitución y en la ley, y tendrán el deber de coordinar sus acciones para la consecución del bien común.” (p. 41)

Bajo este concepto se puede definir que la Administración Pública actúa de una manera que, basado en el Estado de Derecho y el Principio De Legalidad, amplía el horizonte constitucional de la Administración pública a través de la concentración y desarrollo del derecho administrativo, concretamente de la actividad administrativa, constituyendo un vínculo entre el derecho administrativo y constitucional. (Cevallos, 2019)

En la aplicación al derecho administrativo, el principio de legalidad es el eje de la acción del ejecutivo. Es una derivación directa del estado de derecho, estableciéndose en el Art. 119 de la Constitución de la República. Desde aquí, el principio de legitimidad ha sido proyectado al ámbito administrativo y reconocido explícitamente en diversas normas administrativas.

Bajo el principio de legalidad se establecen y relacionan otros principios. Otro criterio importante, que bien podría sostenerse es una derivación del modelo estatal, es aquel que hace referencia a la responsabilidad del estado, se conoce pues, que las responsabilidades provienen de la personalidad en sí, de la administración. (Cevallos, 2019)

2.2.1.3 Principio de Jerarquía Normativa

Se considera al derecho constitucional como una rama del derecho donde se aglutinan principios, derechos y garantías. Los principios constitucionales se conceptualizan como reglas jurídicas auxiliares que trabajan en función del ordenamiento jurídico cuando las normas establecidas no operan de manera satisfactoria su función de regularizar, es decir, que, en caso de existir algún tipo de contradicción, los principios, al poseer carácter

obligatorio son imperativos para que los jueces lleguen a resolverlos conforme a ellos por su carácter constitucional (Carrion, 2015).

Por otra parte, los derechos contenidos en la Constitución, son derechos naturales de los individuos, a través de principios permanentes en la soberanía popular, constitucionalmente pasan a ser estimados como parte de los derechos fundamentales y normas jurídicas destacadas. Sobre las demás normas, especialmente sobre la ley y sobre los poderes públicos, a través del uso de mecanismos específicos de control constitucional y judicial. Por último, las garantías son las disposiciones que la constitución ha establecido como garantías jurídicas frente a una posible infracción de los derechos examinados en la constitución, pero especialmente su naturaleza se destina a la correspondencia de supremacía de normas constitucionales sobre las demás normas que la constituyen (Ruiz, 1988).

Los principios constitucionales, se hacen cargo de la intervención de la legalidad sobre las demás normas que forman los ordenamientos jurídicos, otorgando al individuo un marco normativo asentado en garantías y derechos. En relación al control de la legalidad, se debe indicar como el deber de conservar una correcta relación normativa y como la observancia obligada, de toda norma que constituye el ordenamiento jurídico en correspondencia a las superiores o de similar rango.

Estos principios se deben plantear dentro de normas constitucionales, manifiestan el deber legal de que todas las normas que integran o existen con ellos deban contener dentro sus disposiciones normas que armonicen con el resto y no traten de regular más allá de lo que su rango consienta. De tal manera que, la forma en que se ha de garantizar la legalidad y verificar el desempeño, es mediante la interpretación conjunta e integradora accediendo así una unidad normativa conforme a las exigencias que los principios jurídicos instituyen (Fernández, 2015).

Estos principios se corresponden dentro de normas constitucionales, declaran el deber legal de que todas las normas que existen deban contener dentro sus disposiciones, normas que acuerden con el resto y no regularicen más allá de lo que su rango permita. De tal manera que, la forma en que se ha de garantizar la legalidad y verificar el desempeño, es mediante

la interpretación conjunta e integradora accediendo así una unidad normativa acorde a las exigencias que los principios jurídicos (Carrion, 2015).

Existen normas multidisciplinarias en un Estado, que no siempre son armónicas con el contexto normativo, la razón de estas se debe a las desemejantes tendencias políticas e intereses gubernamentales, abuso de autoridad, mala diligencia del derecho e irrespeto jerárquico. De manera que los jueces, tienen la obligación de identificar incumplimientos o contradicciones normativas y manejar los mecanismos legales oportunos para sustituir las faltas al derecho.

El primero de los principios relativos a la normativa en sus distintos rangos es el de jerarquía normativa, cuya función fundamental es instituir una clasificación y categoría normativa a todas y cuantas normas jurídicas coexisten dentro de un Estado.

Para la investigación es más que necesario tratar a este principio jurídico, pues es transcendental identificar su tesis y aplicación al marco normativo ecuatoriano, de tal manera, se podrá reconocer el problema jurídico y la hipótesis planteada, pues se ha examinado que ciertas normas ecuatorianas quebrantan el deber legal de respetar al principio de jerarquía normativa, al expresar disposiciones que engloban conductas contrarias e inconformes a preceptos de normas superiores (Fernández, 2015).

2.1.2 Definición de Jerarquía normativa

El principio de jerarquía normativa, puede definirse como la organización normativa de que dispone el país, basada en el predominio jerárquico de las normas de orden superior sobre las inferiores y todas las normas que integran el derecho. De esta manera, divide las normas en diferentes áreas normativas, y determina la fuerza normativa de cada una de ellas, cuya fuerza normativa disminuye según su posición en la relación con los superiores.

Este principio surge de la necesidad de preservar, respetar y honrar la organización jerárquica en la que se constituyó el Estado como organización, contribuyendo así al objetivo de velar y proteger la integridad del Estado. Por lo tanto, la jerarquía normativa sugiere soluciones jurídicas en el hecho de que existan contradicciones normativas insalvables, pues

según sus normas jurídicas, prueba que la supremacía de las normas superiores prevalecerá sobre las normas inferiores, manteniendo el necesario orden normativo (Ruiz, 1988).

2.1.3 Implicación en el Derecho Ecuatoriano

En la jurisdicción de Ecuador, en primer lugar, se puede demostrar que el principio de jerarquía normativa tiene consecuencias jurídicas comunes, ya que parte de una norma constitucional, y el ámbito de aplicación a que se refiere está legalmente validado; Por tanto, las consecuencias jurídicas están relacionadas con cada una de las normas que conforman el marco jurídico del Ecuador. Específicamente, en la Constitución de la República del Ecuador, en los artículos 424 y 425, se establecen proporciones legales, para determinar el orden jerárquico de las bases que las incorporan y los efectos jerárquicos resultantes (Fernández, 2015).

2.1.4 Ordenamiento Jurídico en Ecuador

De acuerdo a la Constitución de la República vigente desde 2008, el sistema judicial es jerárquico, con el fin de mantener un mejor sistema de normas y orientación política de directivas. El capítulo XI de la Constitución, señala la supremacía constitucional, se indica los niveles jerárquicos, a estos se le denomina “Norma suprema” y está sobre cualquier otro orden jurídico (Molina, 2015).

Luego de la Constitución, existen normas que provenían de tratados internacionales de los que el Ecuador era parte y derechos humanos interrelacionados. Sin embargo, aunque ocupa el segundo lugar, los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por un estado que reconocen las normas vigentes en la constitución en el momento de la firma tienen prioridad, al igual que lo harían sobre cualquier otra norma legal.

En tercero y cuarto lugar están las leyes ordinarias y orgánicas. Las leyes orgánicas son más importantes porque son más relevantes que las leyes ordinarias. Ambos han sido promulgados por la legislatura, es decir, el Congreso. Todas las leyes deben estar directamente relacionadas con las disposiciones de la Constitución y las normas internacionales; Si una ley no está en conformidad, se considera inconstitucional y debe ser

derogada por la vía constitucional. En quinto lugar, todas las normas regionales dictadas por los gobiernos autónomos descentralizados, tales como las ordenanzas emitidas por los consejos municipales (Trujillo, 2014).

2.1.4.1 Origen normativo.

Este procedimiento se encuentra especificado en la sección III del capítulo II en relación a la Función legislativa designado “participación y organización del poder” en los artículos 132 y 140 de la Constitución. La facultad de los proyectos incurre sobre los asambleístas, siempre que se cuente con un soporte de la bancada de la menos 5% de todos los legisladores; al presidente de la República (competencia en casos tributarios, gasto público o modificaciones en la división política); las otras funciones del estado (judicial, electoral y control social) en el ámbito de sus competencias: la corte constitucional, procuraduría General, fiscalía, defensoría pública y del pueblo y ciudadanos (firmas de respaldo) del 0,25% del total el padrón electoral (Redondo, 2014).

2.1.5 Pirámide de Kelsen

Se denomina pirámide de Kelsen a una representación gráfica que expone la jerarquía normativa para un sistema jurídico. Esta jerarquía reconoce a la mayoría de ordenamientos públicos. La idea se debe a Hans Kelsen, jurista checo quien impulso su carrera en Estados Unidos, Austria y Alemania.

La pirámide marca la importancia de la jerarquización de las normas. En la cúspide se halla la Constitución de la que nacen las demás leyes, en niveles menores las leyes orgánicas, ordinarias, un escalón más abajo los decretos de ley y últimamente los reglamentos normativos. Normativas de rango inferior no logran contravenir a las normativas de rango superior, si esto sucediera, esta ley no poseería validez y sería suspendida (Molina, 2015).

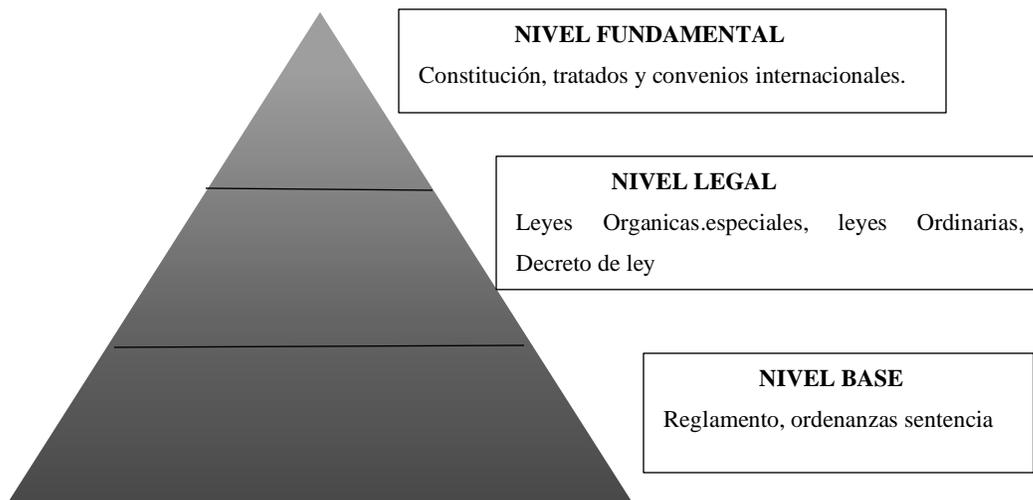


Figura 1 Pirámide de Kelsen

Fuente: Artículo 425 de la constitución.

Elaborado por Fuentes, M (2022).

2.1.6 Acto administrativo

El acto administrativo se define como uno de los medios jurídicos por los cuales la voluntad del estado se expresa precisamente a través de acciones o políticas gubernamentales, actos gubernamentales ordinarios, contratos y reglamentos, formas jurídicas de externalización de la voluntad de los organismos administrativos del estado. De lo anterior se puede decir que la conducta administrativa es la realidad creada por la autoridad estatal, con base en las reglas y normas establecidas en la Constitución. En este sentido la Constitución de la República del Ecuador (2008) señala que la seguridad jurídica se encuentra consagrado en el Art. 82: “El derecho a la seguridad jurídica se basa en el respeto a la Constitución y en la coexistencia de normas jurídicas anteriores, claras, públicas, aplicadas por las autoridades competentes” (p. 42)

El Art. 226 de la Constitución de la República del Ecuador (2008) indica que: “Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y los individuos que actúen en virtud de una potestad estatal practicarán las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley” (p. 58).

Relacionado con lo primero, también se indica en el Art. 76: “Los actos administrativos, resoluciones o fallos que no se hallen debidamente motivados se considerarán nulos” (p. 18).

2.1.6.1 El Acto Administrativo en el Código Orgánico Administrativo

En este contexto preliminar el Código Orgánico Administrativo ha definido que su actividad estatal administrativa se fraccionará en:

Acto administrativo: Lo mismo podemos indicar que se trata de una situación jurídica individual creada por la función administrativa en sentido estricto, y que también surge de un acto administrativo, y no es más que el desempeño de una función administrativa.

Acto de simple administración: Es un ente cuya expresión de voluntad proviene de un solo entidad administrativa (ya sea individual o colectivo), el cual es dinámica y se ejecutará internamente.

Contrato administrativo: Se define como un acuerdo de voluntad y obligaciones que surgen entre una agencia gubernamental en el desempeño de la función administrativa reguladora de esa agencia con otras agencias administrativas, personas naturales o un organismo regulador, para fines públicos.

Hecho administrativo: Cualquier actividad material, que se convierta en un trabajo técnico o real, realizada en el ejercicio de una función administrativa, que produzca efectos jurídicos directos o indirectos, es decir que el mismo al ser una declaración emitida por un órgano estatal estableciera efectos que podrán ser entre ellos la creación, modificación, o extinción de un derecho individual o colectivo (Pérez C. C., 2019).

2.1.7 Acto normativo

Debe hacerse una distinción entre la formulación de normas jurídicas generales y abstractas y la publicación de leyes y reglamentos administrativos. Es cierto que la publicación de normas es también un acto administrativo, y desde un punto de vista lógico no habría inconveniente en considerarlo un acto administrativo.

Pero el acto administrativo es un concepto teleológico¹, debe servir para ciertos propósitos. No es útil extender este concepto sin limitación a los actos jurídicos que implementan normas jurídicas específicas y con estructura propia, es decir, con base en actividades administrativas, las infracciones incorrectas de la ley pueden considerarse nulas y podrá ser solicitado de oficio, única y exclusivamente bajo la supervisión de la autoridad que dictó el procedimiento o a su vez al percatar la vulneración individual o colectiva de derechos protegidos, la misma declaración del acto se deberá someter al recurso de lesividad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo o la autoridad judicial competente (Ojeda, 2017).

2.1.8 Ordenanza Municipal

Se define como ordenanza municipal a toda normativa establecida y expresada por el Concejo Municipal de un Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, y que hace referencia a temas de interés general para la población, cuya aplicación y desempeño es de carácter obligatorio para los individuos de un cantón. Las ordenanzas municipales son determinadas por la máxima autoridad del cantón y aceptadas por los miembros del Concejo Municipal sujetándose a lo que colocan las leyes y el marco jurídico vigente (Aguas, 2016).

2.1.8.1 Naturaleza jurídica de las Ordenanzas Municipales

Sobre la naturaleza jurídica de las ordenanzas municipales, la doctrina argentina y chilena manifiesta que existen dos fuentes doctrinales muy marcadas: la primera que señala la autonomía municipal como tal; y la segunda que señala, la otra fuente en el sentido material, considerándolos auténticos reglamentos administrativos.

La primera corriente, sobre la autonomía municipal, indica que las ordenanzas eran auténticas leyes en el "sentido formal", este concepto había tenido acogida entre los autores que eran seguidores de la autonomía municipal. Mientras la resolución de los

administrativistas argentinos que se inclinan por suponer que las ordenanzas sólo eran leyes "en sentido material", cuando poseían carácter general, tipificándolas, en tal caso, como auténticos reglamentos administrativos (Pérez G. , 2021).

2.2 Marco Conceptual

Como parte del marco conceptual, se definen los siguientes conceptos

2.2.1 Constitucionalismo

Es parte de una filosofía política asentada en la idea de que el poder del gobierno proviene del pueblo y debe estar limitado por una constitución que establezca claramente lo que el gobierno puede y no puede hacer. Es la idea de que el estado no es libre de hacer lo que quiera, sino que está restringido por leyes que limitan su poder. Este argumento se basa en el principio de que el poder del gobierno está determinado por un cuerpo legal o constitucional. Aunque a veces se considera sinónimo de gobierno limitado.

2.2.2 Observancia de la ley

El cumplimiento de la ley se concebía como el cumplimiento específico y oportuno de lo que se requiere o se requiere hacer. Además, es el cumplimiento correcto y diligente de lo requerido o de una obligación; Asimismo, la definición de respeto a la ley puede utilizarse para referirse al punto de vista del cumplimiento de los principios jurídicos adoptados en respuesta a una norma, autoridad o gobierno.

2.2.3 Ordenanzas municipales

En el Ecuador, se entiende por ordenanza municipal todo reglamento elaborado y publicado por el concejo municipal de un gobierno descentralizado y autónomo de la ciudad que se relacione con materias de interés público, cuya aplicación y cumplimiento sean de obligado cumplimiento para los ciudadanos. Las ordenanzas municipales son emitidas por la máxima autoridad del cantón y aprobadas por los miembros del consejo municipal, con sujeción a lo dispuesto por la ley y el marco legal aplicable.

2.3 Marco legal

2.3.1 Constitución de la República

Es de conocimiento general, además de haberlo indicado en líneas precedentes, el hecho de la importancia de la Constitución de la República en el ordenamiento jurídico en Ecuador y más aún en referencia al tema que se está desarrollando, sobre esto cabe destacar los siguientes artículos de dicho cuerpo legal:

Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica. La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público. (Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial No. 449, 2008, p. 128)

Este artículo hace mención específicamente a lo que se refiere la supremacía constitucional, sobre esto se puede mencionar que es un concepto algo incierto porque contiene y deriva múltiples significados. Para esclarecer la naturaleza de los preceptos, se debe prestar atención al ámbito del sinsentido y comprender dentro de qué ámbito.

El principio de supremacía surge con la consolidación de la constitución como principio rector, aunque desde la antigüedad esto ha significado un orden superior de gobierno. Fue con la consolidación del constitucionalismo que el principio de supremacía se convirtió en un aspecto importante de la norma básica. Debe recordarse que la función principal de las constituciones de los estados modernos es limitar los excesos del poder político. Posteriormente, otras reivindicaciones, como el reconocimiento y defensa de los derechos fundamentales, pasaron por distintas etapas.

Continuando con el análisis se debe considerar que dentro del mismo cuerpo legal artículo 425, se establece el orden jerárquico de las normas poniendo en primer lugar la Constitución de la República, seguido por tratados y convenios internacionales, en tercer lugar se identifica a las leyes orgánicas, leyes ordinarias, continuando con normas regionales, las ordenanzas de distrito,

decretos y reglamentos, ordenanzas, seguido por acuerdos y resoluciones para concluir con los demás actos de los poderes públicos, menciona además que en caso de conflicto de dos normas se tomará en cuenta lo que establece el orden jerárquico establecido en la ley (Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial No. 449, 2008, p. 127)

Los artículos subsiguientes complementan todos los conceptos previamente señalados; es así que vale la pena citarlos para tener en cuenta el contenido:

Art. 426.- Todas las personas, autoridades e instituciones están sujetas a la Constitución. Las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, aplicarán directamente las normas constitucionales y las previstas en los instrumentos internacionales de derechos humanos siempre que sean más favorables a las establecidas en la Constitución, aunque las partes no las invoquen expresamente. Los derechos consagrados en la Constitución y los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de inmediato cumplimiento y aplicación. No podrá alegarse falta de ley o desconocimiento de las normas para justificar la vulneración de los derechos y garantías establecidos en la Constitución, para desechar la acción interpuesta en su defensa, ni para negar el reconocimiento de tales derechos. (Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial No. 449, 2008, p. 127)

Art. 427.- Las normas constitucionales se interpretarán por el tenor literal que más se ajuste a la Constitución en su integralidad. En caso de duda, se interpretarán en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos y que mejor respete la voluntad del constituyente, y de acuerdo con los principios generales de la interpretación constitucional. (Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial No. 449, 2008, p. 127)

Art. 428.- Cuando una jueza o juez, de oficio o a petición de parte, considere que una norma jurídica es contraria a la Constitución o a los instrumentos internacionales de derechos humanos que establezcan derechos más favorables que los reconocidos en la Constitución, suspenderá la tramitación de la causa y remitirá en consulta el expediente a la Corte Constitucional, que, en un plazo no mayor a cuarenta y cinco días, resolverá sobre la constitucionalidad de la norma. Si transcurrido el plazo

previsto la Corte no se pronuncia, el perjudicado podrá interponer la acción correspondiente. (Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial No. 449, 2008, p. 128)

De todo lo señalado previamente se puede destacar que los artículos 426, 427 y 428 de la Constitución de la República se encargan de delimitar los lineamientos y los detalles sobre los que se debe aplicar la jerarquía normativa, sobre todo se establece como deben actuar los funcionarios públicos y los operadores de justicia.

Respecto a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, el mismo cuerpo legal define y establece los alcances de estos, es así que se pueden destacar los siguientes artículos que especifican y enumeran de manera clara las competencias ya sean de gobiernos autónomos descentralizados y el gobierno central:

Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre: 1. La defensa nacional, protección interna y orden público. 2. Las relaciones internacionales. 3. El registro de personas, nacionalización de extranjeros y control migratorio. 4. La planificación nacional. 5. Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento. 6. Las políticas de educación, salud, seguridad social, vivienda. (Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial No. 449, 2008, p. 85)

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal... En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales. (Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial No. 449, 2008, p. 86)

En lo que respecta a la facultad de regular el tránsito, por lo que derivando de este artículo y de manera concordante se emiten el resto de leyes que complementan el tema de tránsito, sobre esto, sin embargo; es menester analizar punto por punto el numeral ya mencionado, dentro de las facultades se conjugan varios verbos, los cuales son planificar, regular y controlar; se puede verificar en este punto que no se encuentra estipulada la palabra

sancionar, se les entrega la facultad de regular pero en ningún momento se establece que pueden plantear nuevas sanciones; sin embargo, por temas de interpretación cabe la posibilidad dentro de la regulación del tránsito se encuentre implícito la sanción; más al tratarse de derecho público es claro que se debe actuar estrictamente a lo que se encuentra tipificado en la ley, lo que no se encuentre estipulado estará prohibido. Si bien es cierto, el inciso final establece que se pueden expedir ordenanzas cantonales para el cumplimiento de sus facultades, sigue sin plantearse dentro de dicho artículo la palabra sancionar.

Como breve análisis de lo establecido en La Constitución de la República, se establece que el país territorialmente se encuentra dividido en regiones. Señala además que los niveles de gobierno son: el gobierno central y cuatro niveles de gobierno autónomo descentralizado. El gobierno regional autónomo, el gobierno provincial, el gobierno municipal, el gobierno parroquial rural, el gobierno provincial, el gobierno estatal y el gobierno parroquial rural. Además, también se establece un régimen especial: el gobierno distrital metropolitano, el consejo provincial de Galápagos y las circunscripciones territoriales de los pueblos y naciones indígenas, afroecuatorianas y montubios. En resumen, todo lo indicado en la normativa previamente citada, de acuerdo estos tipos de gobiernos gozan de tres tipos de autonomía: Política, administrativa y financiera.

2.3.2 Ley Orgánica de garantía Jurisdiccional y Control Constitucional

cuando se trata de exclusión o eliminación de normas inconstitucionales por ser inconstitucionales, con la finalidad de mantener la pureza del sistema jurídico, sin que haya sido necesario que se produzcan casos de aplicación de esas normas o, con independencia, de que estos caos se hayan producido

Art. 74.- Finalidad. - El control abstracto de constitucionalidad tiene como finalidad garantizar la unidad y coherencia del ordenamiento jurídico a través de la identificación y la eliminación de las incompatibilidades normativas, por razones de fondo o de forma, entre las normas constitucionales y las demás disposiciones que integran el sistema jurídico

Art. 75.- Competencias. - Para ejercer el control abstracto de constitucionalidad, la Corte Constitucional será competente para:

1. Resolver las acciones de inconstitucionalidad en contra de:
 - a) Enmiendas y reformas constitucionales.
 - b) Resoluciones legislativas aprobatorias de tratados internacionales.
 - c) Leyes, decretos leyes de urgencia económica y demás normas con fuerza de ley.
 - d) Actos normativos y administrativos con carácter general.
2. Resolver las objeciones de inconstitucionalidad presentadas por la presidenta o presidente de la República en el proceso de formación de las leyes.
3. Ejercer el control de constitucionalidad en los siguientes casos:
 - a) Proyectos de reformas, enmiendas y cambios constitucionales.
 - b) Convocatorias a referendo para reforma, enmienda y cambio constitucional.
 - c) Decretos que declaran o que se dictan con fundamento en los estados de excepción.
 - d) Tratados internacionales.
 - e) Convocatorias a consultas populares, excepto aquellas en las que se consulta la revocatoria del mandato.
 - f) Estatutos de autonomía y sus reformas.
4. Promover los procesos de inconstitucionalidad abstracta, cuando con ocasión de un proceso constitucional, encuentre la incompatibilidad entre una disposición jurídica y las normas constitucionales.

2.3.3 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Siguiendo con las leyes orgánicas, es momento de hacer mención a esta ley que es fundamental para el desarrollo del tema, lo cual guarda concordancia con lo ya señalado en líneas anteriores, de este cuerpo legal, es necesario destacar el siguiente articulado:

Art. 13.- Órganos del transporte terrestre. - Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes: a) El Ministerio del sector; b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y d) El Ministerio de Gobierno. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Registro Oficial Suplemento 398, 2008, p. 6)

Todo lo indicado guarda relación con el artículo 30.2 el artículo 30.2, 30.3, 30.4 y 30.5 ibidem (2008), el cual establece respecto a la competencia municipal referente al tránsito, empezando por identificar quienes son los encargados del control de tránsito y seguridad vial, detallando que será ejercido por los gobiernos seccionales regionales, metropolitanos o municipales, dándoles autonomía operativa, financiera y administrativa, continuando con la responsabilidad establecida en la facultad de planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad (30.3) adicional a la facultad de regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción (30.4), finalmente se definen todas las competencias al respecto, las cuales se encuentran detalladas en el artículo 30.5:

Art. 30.5.- Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias:

a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa del Ministerio rector del Transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la que expidan los Gobiernos Autónomos Descentralizados, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector;

d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas y rurales del cantón;

e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;

f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de transporte público intercantonal, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;

g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;

h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación. El Ministerio del sector establecerá el marco referencial correspondiente;

i) Aprobar las normas de regulación y control de transporte terrestre y tránsito y seguridad vial dentro de la zona urbana y rural de su jurisdicción ubicada dentro de la red vial estatal;

j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido, con origen en medios de transporte terrestre;

k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;

l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación de manera continua en temas relacionados con la convivencia vial, tránsito y seguridad vial dentro del cantón;

m) Regular y suscribir los títulos habilitantes de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales,

n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la proforma presupuestaria aprobada;

o) Regular los títulos habilitantes que regirán luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;

p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal;

q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios dentro de su jurisdicción, de acuerdo con la normativa legal vigente y aquella dictada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

s) Aprobar los informes de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes en el ámbito de su competencia;

- t) Aprobar los informes previos emitidos por el departamento técnico para la constitución jurídica de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia, según los parámetros que se establezcan en las ordenanzas respectivas;
- u) Establecer políticas públicas territoriales y normativa en favor de la seguridad vial y el medio ambiente, justificados en criterios técnicos y de seguridad, en cumplimiento de los requisitos mínimos legales;
- v) Expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con su modelo de gestión previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- w) Promover, el marco de sus programas de educación, cultura y ciudadanía ambiental, o los que hagan sus veces, acciones de comunicación y sensibilización ambiental sobre la movilidad activa como medios de transporte sostenibles eficientes y que contribuyen a la preservación del ambiente; y
- x) Las demás contempladas en la Ley, ordenanzas y reglamentos. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Registro Oficial Suplemento 398, 2008, p. 19)

Para finalizar, se debe mencionar que esta ley delimita el ámbito de aplicación de los tres ejes del transporte, esto es, competencia, transporte tránsito y seguridad vial, para lo cual, dentro de dicho cuerpo legal, como se pudo verificar, existen varios apartados correspondientes a casos prácticos. El artículo 30.4 estipula que, siempre que se notifique la unidad y dentro del ámbito de la ley, el departamento de gestión del tráfico municipal asumirá la autoridad de gestión del tráfico de la ciudad e implementará las normas. En este apartado es importante destacar que las redes de transporte interprovincial e interestatal son planificadas, administradas y controladas por los GAD regionales dentro de sus competencias.

2.3.4 Código Orgánico de Organización Territorial

Dentro de lo que establece este cuerpo legal, hay que mencionar que los Gobiernos Autónomos Descentralizados, la competencia se limita al transporte como servicio prestado por los municipios. En esta etapa, se advierte que la competencia exclusiva permite evaluar el estudio a realizar y determinar su importancia. Así como esta medida afecta a diferentes grupos de población, es decir, el Estado no se limita a un sector, y entre estos vemos que en el en el artículo 55, literal f se enfatiza la planificación, regulación y control del tránsito ya previsto en la Constitución del Ecuador.

Cabe mencionar armas que la competencia exclusiva dentro de los municipios, que todas las competencias establecidas apuntan a un mejor desarrollo del sector, con el objetivo de que se vean las reducciones en las necesidades y que los cambios de corto y mediano plazo, para que de ese modo se reflejen en la expansión territorial y un sistema vial más eficiente. Es importante aclarar en esta etapa que el proceso de traspaso de competencias en materia de transporte, transporte terrestre y seguridad vial del gobierno central al GAD se encuentra determinado por una normativa que establece y delimita aspectos críticos y relevantes, tales como la adquisición de nuevas facultades, mandatos y la introducción de un nuevo modelo de gestión y la creación de una asociación que conecte dos o más municipios para gestionar proyectos que proporcionen servicios públicos de alta calidad, es así que a continuación se detallarán los artículos que son de vital importancia dentro de este cuerpo normativo que cumple con establecer las reglas a las que deben regirse los Gobiernos Autónomos para el efecto:

Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.
- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: ...f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal. (Código Orgánico de Organización Territorial, COOTAD, Registro Oficial Suplemento 303, 2010, p. 30)

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. - El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva

planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008)

2.3.5 Código Orgánico Integral Penal

Con respecto a este cuerpo normativo, se debe señalar que existen contravenciones de primera, segunda, tercera, cuarta quinta y séptima clase; cada una con un nivel distinto de gravedad siendo que cada contravención también impone una sanción distinta en cada caso, respecto a las contravenciones de primera clase, el artículo indica lo siguiente: “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” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, p. 140), posterior a ello, se detallan los tipos de infracciones que son consideradas de primera clase, es así que se puede indicar que son las siguientes:

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. (Código Orgánico Integral Penal, 2014, p. 140)

Respecto a las contravenciones de segunda clase, el mismo cuerpo legal, en su artículo siguiente establece que la sanción corresponde a “multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, p. 141). Posterior a esto, se detallan los tipos de contravenciones considerados dentro de esta clase:

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. (Código Orgánico Integral Penal, 2014, p. 141)

Respecto a las contravenciones de tránsito de tercera clase se establece que la multa aplicable corresponde al 40% del salario básico unificado del trabajador en general, detallando además como las conductas que se adecuan a esta contravención lo siguiente:

1. La o el conductor que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: zonas de seguridad, curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de estos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.
2. La o el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.
3. La o el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.
4. La o el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.

5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones de los respectivos reglamentos.
6. Las personas que roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.
7. La o el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.
8. La o el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retro-reflectivas previstas en los reglamentos de tránsito.
9. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio. (Código Orgánico Integral Penal, 2014, p. 142)

En cuanto a las contravenciones de cuarta clase, la multa corresponde al 30% del Salario Básico Unificado y las conductas que recaen en la infracción son las siguientes:

1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.
2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.
3. La o el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
4. Las o los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.
5. La o el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.

6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.

7. La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.

8. La o el conductor profesional que, sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que excepcionalmente transportes pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.

9. La o el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.

10. La o el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.

11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retro-reflectivas

12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito. (Código Orgánico Integral Penal, 2014, p. 142)

Las contravenciones de quinta clase establecen una multa del 15% del Salario Básico Unificado, identificando como conductas que recaen en este tipo de infracción las siguientes:

1. La o el conductor que, al descender por una pendiente, apague el motor de su vehículo.

2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos.

3. La o el conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.
4. La o el conductor de un vehículo a diésel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos de tránsito.
5. La o el propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.
6. La o el conductor de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
7. La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.
8. La o el conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente previstas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.
9. La o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.
10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.
11. La o el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.
12. La o el conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.
13. La o el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.
14. La o el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.
15. La o el conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.

16. La o el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.

17. La o el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas.

18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos, avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.

19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

20. La o el conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes. 22. La o el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta. (Código Orgánico Integral Penal, 2014, p. 143)

Continuando con las contravenciones de sexta clase, las cuales fijan una multa del 10% del salario básico unificado y fija como conductas las siguientes:

1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.

2. La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.

3. La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.

4. La o el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

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

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

6. La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible.
7. La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
8. La o el conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas o similares.
9. La persona que conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción prevista en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.
10. La o el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito.
11. 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.
12. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.
13. La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales.
14. La o el conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles, con las luces apagadas.
15. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.
16. La (sic) personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realice actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.

17. La o el propietario de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que preste sus servicios en la vía pública.

18. La o el propietario de vehículos de servicio público, comercial o privado que instale en sus vehículos equipos de vídeo o televisión en sitios que puedan provocar la distracción del conductor.

19. La o el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.

20. La o el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.

21. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir.

Para finalizar se encuentra las contravenciones de séptima clase, con multa del cinco por ciento del salario básico unificado y detalla las siguientes conductas:

1. La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos.

2. La o el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.

3. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.

4. La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.

5. La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.

6. La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.

7. La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.

8. La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.

9. La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.
11. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.
12. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido. 13. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.
14. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.
15. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización

De este cuerpo normativo únicamente se ha tomado en cuenta las contravenciones con sanciones de carácter pecuniario siendo que es lo que atañe a la presente investigación, queda claro entonces que el Código Orgánico Integral Penal impone multas de tránsito, por lo que este aspecto de carácter sancionador ya se encuentra estipulado en una ley de carácter orgánico ocupando el tercer lugar en la jerarquía normativa establecida en la Constitución de la República.

2.3.6 Ordenanzas municipales sobre multas de tránsito

Para poder tener claro el aspecto de la emisión de multas de tránsito, es necesario analizar una ordenanza emitida en la ciudad de Guayaquil sobre la circulación vial, la cual fija tasas y tarifas de multas de tránsito específicas, se trata de la Ordenanza Para La Facilitación De La Circulación Vehicular En La Ciudad De Guayaquil (2015), en virtud de lo expuesto se puede destacar que desde la parte considerativa se expone la facultad del control vial, es así que señala:

QUE, el COOTAD en su artículo 55 letras c) y f), establece que es competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, planificar, construir y mantener la vialidad urbana, así como planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte

terrestre dentro de su circunscripción cantonal. (Ordenanza Para La Facilitación De La Circulación Vehicular En La Ciudad De Guayaquil, 2015, p. 1)

Es así que, amparados en dicha competencia, dentro de la ordenanza planteada, en su artículo 2 se establece lo siguiente:

Art 2 - Los conductores que con sus vehículos bloquearen las intersecciones obstaculizando la movilización vehicular serán sancionados con una multa equivalente a un salario básico unificado del trabajador en general. En caso de reincidencia en la comisión de esta infracción dentro del mismo periodo fiscal la sanción será de dos salarios básicos unificados. (Ordenanza Para La Facilitación De La Circulación Vehicular En La Ciudad De Guayaquil, 2015, p. 1)

Algo que es menester detallar es que ya dentro del artículo precitado se fija la sanción de carácter pecuniario por el incumplimiento de la norma, es así que establece el valor de un salario básico unificado, misma suma que también se establece para otro tipo de infracciones, por ejemplo, la tercera Reforma A La Ordenanza Para La Facilitación De La Circulación Vehicular En La Ciudad De Guayaquil (2017), establece en su parte pertinente lo siguiente: “ Los conductores y solidariamente el propietario del vehículo que efectúen ventas de comida de cualquier tipo en su unidad dentro de la vía pública, serán sancionados con una multa equivalente a 1 Salario Básico Unificado” (p. 14).

El mismo cuerpo normativo, en su artículo subsiguiente menciona que:

Los conductores y solidariamente el propietario del vehículo de carga pesada y extra pesada que transiten o estacionen sus vehículos en sitios y horarios no autorizados previamente por la Autoridad de Tránsito Municipal impidiendo así el buen uso del espacio público e incumpliendo con las disposiciones establecidas en la “ORDENANZA QUE REGULA MEDIDAS ESPECIALES EN MATERIA DE CIRCULACIÓN, CARGA Y DESCARGA DE PRODUCTOS Y MERCADERÍAS EN ZONAS DE ALTO IMPACTO DE TRÁFICO EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL”, serán sancionados con una multa equivalente a 2 Salarios Básicos Unificados. (Tercera Reforma A La Ordenanza Para La Facilitación De La Circulación Vehicular En La Ciudad De Guayaquil, 2017, p. 15)

Continuando con el análisis, se puede señalar que una ordenanza que también fija multas de tránsito es la Ordenanza Especial Que Crea El Registro Único De La Autoridad De Tránsito Municipal (Ruat) (2014), en el que se establece lo siguiente:

Art. 8.- Ninguna unidad de transporte público o comercial podrá circular en el cantón Guayaquil, sin haber obtenido su RUAT. El incumplimiento de este artículo tendrá las siguientes sanciones: a. La cooperativa o compañía cuya unidad no cuente con el Registro Único de la Autoridad de Tránsito Municipal “RUAT”, será sancionada con una multa equivalente a dos salarios básicos unificados, salvo el caso del Servicio Alternativo Excepcional, en cuyo caso la multa será equivalente al 50% de un salario básico unificado. Además, para todas las modalidades la unidad de transporte quedará retenida por 7 días. b. Cada propietario y conductor de la unidad de transporte será responsable de mantener en buen estado el adhesivo con el código, unidad cuyo adhesivo no se encuentre visible o se encuentre despegado será sancionado con una multa equivalente al 50% del salario básico unificado. (Ordenanza Especial Que Crea El Registro Único De La Autoridad De Tránsito Municipal (Ruat), 2014, p. 4)

Para efectos de análisis y ejemplificación queda claro que las ordenanzas municipales en lo que refiere a tránsito, emite multas pecuniarias en sus instrumentos legislativos, donde se fijan claramente el valor pecuniario en caso de recaer en alguna de las conductas señaladas. Multas que pueden superar hasta dos salarios básicos unificados, según corresponda, quedando claro cuál es el actuar de las autoridades municipales ante esta competencia.

2.3.7 Análisis de Derecho Comparado respecto a Jerarquía Normativa

Colombia

Sobre el tema la Constitución de la República de Colombia (1991), en su artículo cuarto establece lo siguiente:

La Constitución es norma de normas. En todo caso de incompatibilidad entre la Constitución y la ley u otra norma jurídica, se aplicarán las disposiciones constitucionales. Es deber de los nacionales y de los extranjeros en Colombia acatar la Constitución y las leyes, y respetar y obedecer a las autoridades. (p. 1)

El mismo cuerpo legal, establece en su artículo 93, respecto a tratados y convenios internacionales establece lo siguiente: "Los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno" (Constitución Política de Colombia, 1991, p. 23)

Otro punto importante dentro de dicho cuerpo legal de acuerdo al artículo 150 ibidem identifica como leyes expedidas por el Congreso de la República los siguientes: Leyes Orgánicas,

Leyes Estatutarias, Leyes Marco y Leyes de Facultades, Leyes de convocatoria a Asamblea Nacional Constituyente y de convocatoria a Referendo, Leyes Aprobatorias y Leyes ordinarias. Consecuentemente se encuentran los decretos legislativos se encuentran los Decretos leyes, Decretos Legislativos y Decretos Autónomos o Reglamentos Constitucionales. (Constitución Política de Colombia, 1991)

Este cuerpo normativo deja un claro panorama que, en el sentido jerárquico, Colombia tiene mucho parecido a la normativa ecuatoriana, poniendo en primer lugar la Constitución de la República y poniendo en los lugares finales las ordenanzas.

España

En cuanto al sistema jurídico español, en lo que respecta a la jerarquía normativa, el artículo 9.1 de la Constitución Española (1978) establece que “Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico (p. 10). Siguiendo con el análisis de la normativa española se puede indicar que en primer lugar se encuentra La Constitución, seguido al igual que en el Ecuador y Colombia por los Tratados internacionales, posteriormente se encuentran las Leyes Orgánicas y las ordinarias, seguidos por Decretos Leyes, regulados en el artículo 86 ibidem, Decretos legislativos dictados en desarrollo de las leyes de bases así lo establecen los artículos del 82 al 85 del mismo cuerpo legal, seguido por los Reglamentos de Gobierno.

México

Es prudente analizar respecto a la jerarquía normativa en un país federal, especialmente para verificar si en cuestión de preceptos es similar a la normativa ecuatoriana, además de que este estudio ayuda a fortalecer el conocimiento de lo que se está investigando, es en función de lo dicho previamente que la Constitución Política De Los Estados Unidos Mexicanos (1917), de la cual, en su artículo 133 se establece que:

Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. n. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas. (p. 148)

Sobre esto, se puede mencionar que se trata de normas generales, abstractas, permanentes e impersonales, promulgadas por órganos facultados para ello. Sus peculiaridades hacen que su contenido se aplique a todas las personas que gestiona, es decir, no están dirigidos a una persona concreta ni a un grupo de personas claramente definido. La abstracción se refiere al hecho de que contienen supuestos generales e imprecisos, es decir, no para una situación específica, sino para la generalidad de los supuestos que pueden ocurrir en el mundo fáctico. En cuanto a su permanencia, esto significa que se mantienen vigentes hasta que sean derogadas o derogadas por la autoridad competente. Finalmente, la impersonalidad tiene que ver con la generalidad, es decir, no a una persona en particular, sino a todos los individuos que se encuentran dentro de los supuestos normativos allí previstos.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Tipo de investigación

El tipo de investigación que se realizará, es de tipo descriptivo, partiendo de las causas y efectos que se forman de la competencia municipal de emitir multas de tránsito, por esta razón, el estudio representa de modo sistemático las tipas poblacionales, situaciones, área de interés, sobre la base de la hipótesis y como estas afectan al principio de jerarquía normativa.

3.2 Enfoque

El enfoque de la investigación es mixto, debido a que busca entender y comprender, a través de preceptos del ordenamiento jurídico, las razones que fundamentan la competencia municipal de emitir multas de tránsito por ello, la investigación cualitativa y cuantitativa implica la utilización de encuestas y entrevistas a profesionales del derecho en libre ejercicio que desempeñan sus actividades, así como agentes civiles de tránsito de la Autoridad de Tránsito Municipal.

Se ha empleado este enfoque de investigación, por el aporte que representa dentro del esquema de entrevistas y encuestas, un discernimiento en relación al tema y con base en ello, instituir un análisis y discusión del tema, para precisar un criterio de las motivaciones y comportamiento de la estructura administrativa seccional.

3.3 Técnica e instrumentos

La técnica de investigación se ha escogido para la investigación es la encuesta y entrevista, lo cual servirá para la recopilación de información. Con esto se busca conocer el criterio de abogados en libre ejercicio (encuesta). De la misma manera, se ha realizado una entrevista a agentes de tránsito para poder conocer sus funciones respecto al objeto de estudio, en base a la perspectiva institucional.

3.4 Población

Se define como población estadística (o también llamada universo) como el total del conjunto a quien se va a proceder a realizar el estudio. Los elementos de una población están conformados por cada individuo que mantienen alguna característica en común, es decir comparten la misma inquietud o conocen la respuesta a nuestro tema planteado. La población debe ser (de manera obligatoria) un conjunto de elementos reales y tangibles. Realizar un estudio general de toda la población resultaría virtualmente imposible, por lo que se reduce a la toma de una muestra y se deduce a un criterio mucho más amplio.

Como delimitación de la población se tiene esta investigación, se estudiará a un grupo de abogados en libre ejercicio inscritos en el Cantón de Guayaquil, provincia de Guayas, de los cuales se obtendrá información, considerando una población aproximada de 18,987 abogados.

Tabla 1

Población

Población	Total	Porcentaje
Abogados en libre ejercicio inscritos en el Cantón de Guayaquil, provincia de Guayas	18,987	100%

Fuente: Consejo de la Judicatura.
Elaborado por: Fuentes. M (2022)

3.5 Muestra

Se define a la muestra como la parte que representa a una población, donde sus individuos poseen alguna característica en común. De este modo se puede estudiar a la población de una manera factible, debido a que los resultados pueden ser contabilizados y analizados de modo más detallada, lo que ofrece un mejor resultado.

Los análisis realizados a las muestras tienen el propósito de crear directrices o normas que permiten desarrollar acciones, conocer al universo que estamos estudiando o determinar soluciones a los problemas que hemos planteado. La muestra es una herramienta investigativa, que, al ser utilizada correctamente, permite la obtención de conclusiones específicas y evita que se obtengan resultados poco claros. Una de las ventajas principales de la utilización de la muestra es la reducción de costos, la facilidad de obtener información en un tiempo limitado y la rapidez con la que se pueden analizar los resultados.

Los factores más importantes al momento de realizar una toma de muestras son la representatividad, para que los elementos tengan cualidades comunes según se establezca un propósito y aleatoriedad al momento de seleccionar los elementos para evitar una muestra que presente alguna falla.

Se detalla los elementos de la fórmula, con el objetivo de realizar su respectivo cálculo con un margen de error del 5%, donde:

N = Población 18,987

Z = Nivel de confianza 95%

p = Probabilidad de que el evento ocurra 0,5

q = Probabilidad de que el evento no ocurra 0,5

e = Error de estimación 0,5

n = Tamaño de la muestra.

$$n = \frac{z^2(p \cdot q)}{e^2 + \frac{z^2(p \cdot q)}{N}}$$

Con la fórmula aplicada, se obtiene una muestra de 164 involucrados, escogidos de la siguiente forma: 161 Abogados en libre ejercicio inscritos en el Cantón Guayaquil; y 3 abogados de las instituciones de Tránsito. A esta muestra se le aplicará la encuesta y la entrevista que servirán de base para realizar un análisis de resultados cualitativos y cuantitativos.

Tabla 2

Muestra

Grupo individuo	Tamaño muestra	Porcentaje	Tipo muestreo	Instrumentó
Abogados que trabajan en la CTE	3	2%	Sistemático	Cuestionario
Abogados registrados en el cantón Guayaquil	161	98%	Aleatorio	Cuestionario
Total	164	100%		

Fuente: Abogados de Guayaquil.
Elaborado por: Fuentes. M (2022)

Para la toma de las muestras de ha determinado el siguiente cuestionario que abarca de un modo global, las preguntas que definen nuestro tema y facilitaran la búsqueda de soluciones:

3.6. Análisis de resultados

3.6.1. Resultados de encuestas

Pregunta N.1: Según su visión profesional ¿considera que, en el ordenamiento jurídico actual, existen falencias que causan incompatibilidad con las normas?

Tabla 3

¿Considera que, en el ordenamiento jurídico actual, existen falencias que causan incompatibilidad con las normas?

Categoría	Personas	%
Totalmente de acuerdo	43	27%
De acuerdo	32	20%
Neutral	26	16%
En desacuerdo	60	37%
Total	161	100%

Fuente: Encuesta realizada
Elaborado por Fuentes, M (2022).

¿Considera que, en el ordenamiento jurídico actual, existen falencias que causan incompatibilidad con las normas?

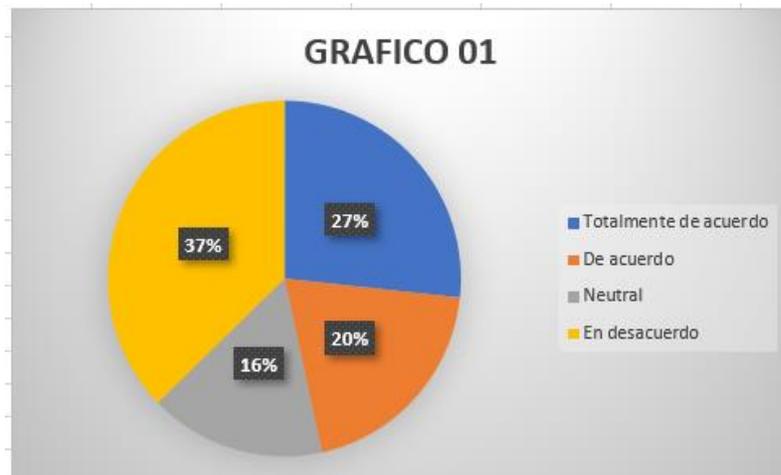


Figura 2. Falencias en el ordenamiento jurídico
Elaborado por: Fuentes, M (2022)

La pregunta dirigida a profesionales del derecho, demostró, que el 37% de los encuestados, considera que, están en desacuerdo que existen falencias que causan

incompatibilidad con las normas, que demuestra que, está claro el ordenamiento jurídico, un 27% con un totalmente de acuerdo con un porcentaje no tan bajo, pero tomarlo en cuenta en cuanto si es necesario una regulación más específica, para evitar que existan este tipo de interpretaciones del tema.

Pregunta N.2: ¿Las ordenanzas municipales emitidas por los municipios son incongruentes con la ley?

Tabla 4

¿Las ordenanzas municipales emitidas por los municipios son incongruentes con la ley?

Categoría	Personas	%
Totalmente de acuerdo	69	43%
De acuerdo	32	20%
Neutral	54	33%
En desacuerdo	6	4%
Total	161	100%

Fuente: Encuesta realizada
Elaborado por Fuentes, M (2022).

¿Las ordenanzas municipales emitidas por los municipios son incongruentes con la ley?



Figura 3. *Incongruencia en ordenanzas municipales*
Elaborado por: Fuentes, M (2022)

Según el análisis de las encuestas, se indica que 63% y determina que las ordenanzas municipales mantienen incongruencias con la ley, lo que reafirma el problema planteado de nuestra investigación en respaldo de la primera pregunta. De los profesionales en derecho en libre ejercicio, apenas un 4 % responde que están en desacuerdo que posiblemente exista algún tipo de incongruencia. Un 33% que se mantienen en postura neutra.

Pregunta N.3: ¿Considera que una reformulación en la Constitución, fortalecería el principio jerárquico normativo para evitar la incongruencia de las ordenanzas municipales?

Tabla 5

¿Considera que una reformulación en la Constitución, fortalecería el principio jerárquico normativo para evitar la incongruencia de las ordenanzas municipales?

Categoría	Personas	%
Totalmente de acuerdo	45	28%
De acuerdo	34	21%
Neutral	67	42%
En desacuerdo	15	9%
Total	161	100%

Fuente: Encuesta realizada
Elaborado por Fuentes, M (2022).

¿Considera que una reformulación en la Constitución, fortalecería el principio jerárquico normativo para evitar la incongruencia de las ordenanzas municipales?

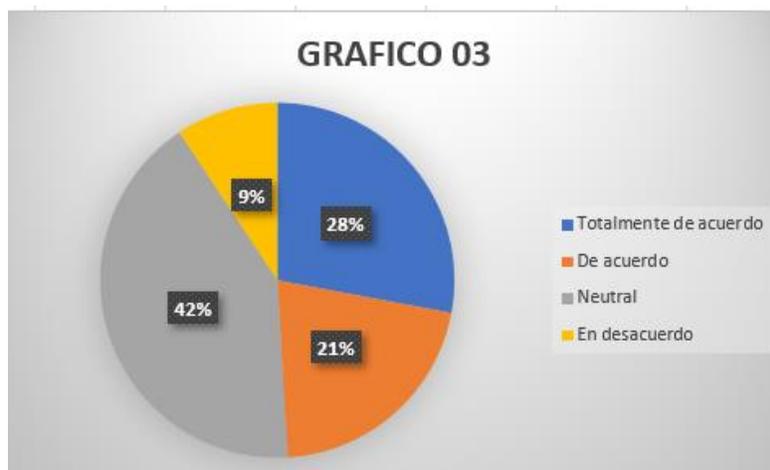


Figura 4. Reformar la Constitución
Elaborado por: Fuentes, M (2022)

Un 49% de nuestros encuestados contestos de manera positiva ante la pregunta de que si era necesario una reformulación de la Constitución, donde se fortaleciera la normativa jurídica para evitar incongruencias a futuro. Sin embargo un importante 51 % se pronunció de manera indecisa, demostrando que en teoría un cambio o reforma constitucional dependería de varios mecanismos que llevaran tiempo y sobre todo estudio analítico de la situación.

Pregunta N.4

¿Conoce Ud. Cuáles son los efectos jurídicos en la facultad para emitir multas de tránsito de los gobiernos autónomos respecto al principio constitucional de jerarquía normativa?

Tabla 6

¿Conoce Ud. Cuáles son los efectos jurídicos en la facultad para emitir multas de tránsito de los gobiernos autónomos respecto al principio constitucional de jerarquía normativa

Categoría	Personas	%
Totalmente de acuerdo	45	28%
De acuerdo	34	21%
Neutral	67	42%
En desacuerdo	15	9%
Total	161	100%

Fuente: Encuesta realizada
Elaborado por Fuentes, M (2022).

Conoce Ud. Cuáles son los efectos jurídicos en la facultad para emitir multas de tránsito de los gobiernos autónomos respecto al principio constitucional de jerarquía normativa

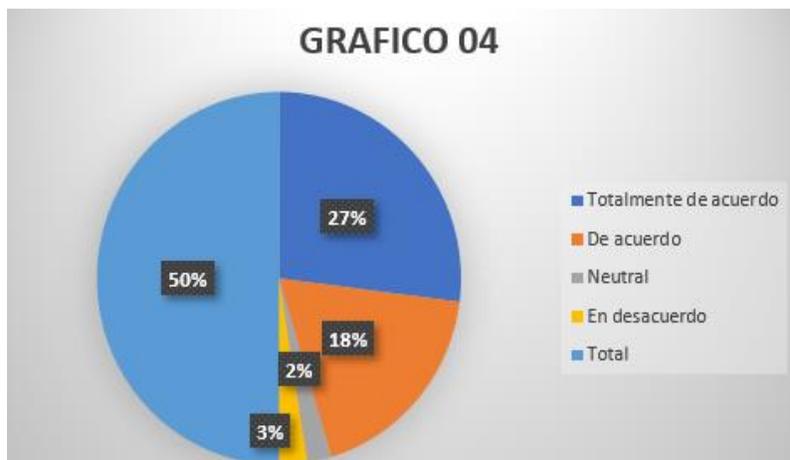


Figura 5. Efectos jurídicos de ordenanzas
Elaborado por: Fuentes, M (2022)

Un 91% respondió que, si tiene el conocimiento de los efectos jurídicos en la facultad para emitir multas de tránsito de los gobiernos autónomos respecto al principio constitucional de jerarquía normativa, sin embargo, un 9 % respondió de manera negativa lo que demuestra que aún existen falencias en el conocimiento de dichos temas, lo que podría generar nuevas incongruencias en el futuro.

Pregunta N.5: Cree Ud. ¿Desde su enfoque profesional que las leyes dispuestas en el COOTAD en relación a normativa jerárquica deben ser restablecidos para evitar contradicciones con los organismos municipales?

Tabla 7

¿Desde su enfoque profesional que las leyes dispuestas en el COOTAD en relación a normativa jerárquica deben ser restablecidos para evitar contradicciones con los organismos municipales?

Categoría	Personas	%
Totalmente de acuerdo	45	28%
De acuerdo	34	21%
Neutral	67	42%
En desacuerdo	15	9%
Total	161	100%

Fuente: Encuesta realizada
Elaborado por Fuentes, M (2022)

¿Desde su enfoque profesional que las leyes dispuestas en el COOTAD en relación a normativa jerárquica deben ser restablecidos para evitar contradicciones con los organismos municipales?

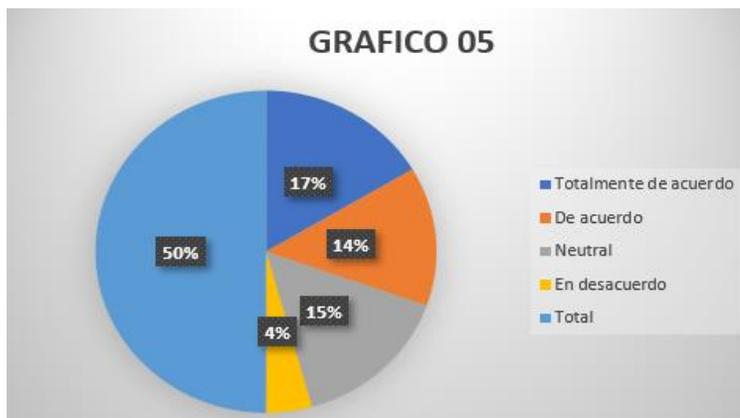


Figura 6. Reformar el COOTAD
Elaborado por: Fuentes, M (2022)

En una mayoría del 61% de profesionales respondió de manera que están de acuerdo ante la pregunta, que debe ser restablecidas las normativas jerárquicas para evitar contradicciones, con una pequeña porción del 39 % que responde de manera negativa.

Pregunta N.6: Desde su enfoque personal, ¿considera que los municipios están en capacidad de mantener la autoridad y disposición en temas relacionados al tránsito incluida la recaudación de multas?

Tabla 8

Desde su enfoque personal, ¿considera que los municipios están en capacidad de mantener la autoridad y disposición en temas relacionados al tránsito incluida la recaudación de multas?

Categoría	Personas	%
Totalmente de acuerdo	63	39%
De acuerdo	43	27%
Neutral	32	20%
En desacuerdo	23	14%
Total	161	100%

Fuente: Encuesta realizada
Elaborado por Fuentes, M (2022)

¿considera que los municipios están en capacidad de mantener la autoridad y disposición en temas relacionados al tránsito incluida la recaudación de multas?



Figura 7. Capacidad de los GADS
Elaborado por: Fuentes, M (2022)

Un 66% responde de manera positiva a que los municipios están en capacidad de mantener la autoridad y disposición en temas relacionados al tránsito incluida la recaudación de multas, mientras que un 20% opina de manera neutral y el 14 % indica que se encuentra en desacuerdo.

Pregunta N.7: ¿Cree el que estado debe volver a realizar nuevamente estas gestiones para evitar contradicciones en la jerarquía normativa?

Tabla 9

¿Cree el que estado debe volver a realizar nuevamente estas gestiones para evitar contradicciones en la jerarquía normativa?

Categoría	Personas	%
Totalmente de acuerdo	73	45%
De acuerdo	68	42%
Neutral	11	7%
En desacuerdo	9	6%
Total	161	100%

Fuente: Encuesta realizada
Elaborado por Fuentes, M (2022)

¿Cree el que estado debe volver a realizar nuevamente estas gestiones para evitar contradicciones en la normativa jerárquica?

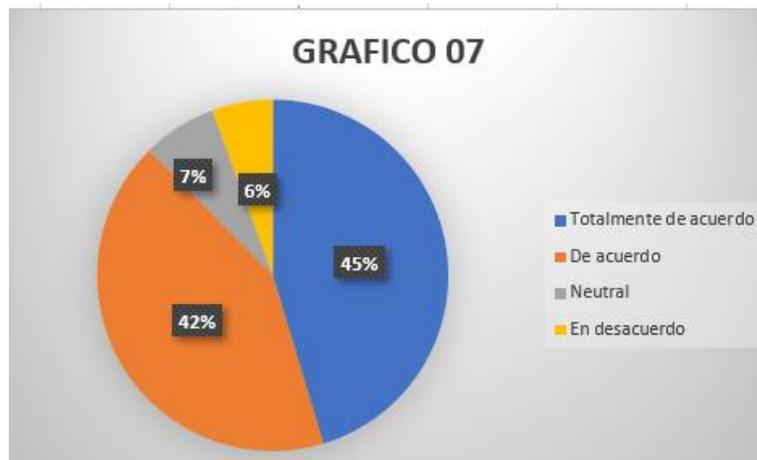


Figura 8. Obligación del Estado
Elaborado por: Fuentes, M (2022)

El 87 % afirmo que si a la pregunta de si el Estado debería realizar nuevamente estas gestiones con sus propias normativas. Evitando incongruencias constitucionales. El 7% Neutral y el 6% en desacuerdo.

3.6.2. Entrevista

3.6.2.1. Entrevista No 1

Entrevista: Cabo I Ab Wilmer Velasco

Cargo: Asesoría Legal

Maestría en derecho constitucional

- 1. Según su criterio, considera que, en el ordenamiento jurídico actual, existen falencias que causan incompatibilidad con las normas y de existir, cuales considera las razones.**

No, creo que es la interpretación de aquellos que ejercen control de la ATM, al imponer una ordenanza sancionatoria de tránsito, tiene que ser acorde con los que nos establece al COIP, ya que se encuentran estipuladas y tipificadas las sanciones de tránsito tanto monetarias como reducción de puntos a la licencia de conducir del conductor contraventor.

- 2. ¿Desde su enfoque académico, considera Ud. que es necesario una reforma a la Constitución que evite incongruencias en el marco normativo jerárquico?**

No, porque los municipios deberían respetar lo establecido en la constitución y el ordenamiento jurídico.

- 3. ¿Cuáles considera que son los puntos que debería reformar en la constitución para evitar dichas incongruencias?**

Las ordenanzas emitidas por los GAD'S deben cumplir con lo ya establecido en el COIP en lo que corresponde multas de tránsito.

- 4. Según su experiencia académica, en qué punto considera que se da esta incongruencia y a razón de que.**

Al ser autónomos tienen la potestad de emitir ordenanzas municipales con sanciones diferentes a lo establecido en el COIP, la cual nos dice las mismas contravenciones, pero con diferentes valores económicos.

- 5. ¿Cuál sería el aporte académico para que a futuro no se produzcan este tipo de inconsistencia?, además de proporcionar de profesionales capacitados.**

Dejar establecido y hacer un precedente de lo que está afectando a la vulneración de derechos a las personas que cometen infracciones, por la incongruencia de estas multas emitidas por los GADS y COIP.

- 6. ¿Cree que existan falencias en los estatutos académicos actuales que no haya permitido prever estas situaciones en los profesionales que efectuaron estas normativas con incongruencias?**

Probablemente para que incumplan esté ordenamiento jurídico.

3.6.2.2. Entrevista N°2

Entrevista: Sgto. Ab Alex Bajaña

Cargo: Asesoría Legal

- 1. Según su criterio, considera que, en el ordenamiento jurídico actual, existen falencias que causan incompatibilidad con las normas y de existir, cuales considera las razones**

Como está estipulado en el artículo 425 de la constitución en el ordenamiento de la aplicación de las normas está claramente debe ser respetada y aplicada.

- 2. ¿Desde su enfoque académico, considera Ud. ¿Que es necesario una reforma a la constitución que evite incongruencia en el marco normativo jerárquico?**

La constitución de la republica es la norma suprema que tiene que prevalecer ante cualquier ordenamimeto jurídico como lo estipula en art 424 de la constitución y en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.

3. ¿Cuáles considera que son los puntos que debería reformar en la constitución para evitar dichas incongruencias?

No, porque claramente está establecido en la constitución no se debería de reformar la misma

4. Según su experiencia académica, en que punto considera que se da esta incongruencia y a razón de que.

En la interpretación de la norma al poner valores por medio de ordenanzas de tránsito, Los municipios en la cual tienen la competencia Operativa.

5. ¿Cuál sería el aporte académico para qué a futuro no se produzcan este tipo de inconsistencia? además de proporcionar de profesionales capacitados.

Las multas de tránsito que son mediante ordenanzas tomen como guía a lo que se encuentra estipulado en el Código orgánico integral Penal

6. ¿Cree que existan falencias en los estatutos académicos actuales que no haya permitido prever estas situaciones en los profesionales que efectuaron estas normativas con incongruencias?

Quizás, puede existir falencias que tiene que corregirse y ser tomadas en cuenta para que no exista este tipo de incongruencia con las demás normativas como tal.

CAPÍTULO IV

INFORME FINAL

El desarrollo teórico que se abarcó dentro de la presente investigación se realizó mediante la recopilación de información, a partir de la investigación histórica, bibliográfica y doctrinaria, empezando desde un enfoque de conceptos básicos como el principio de normativa jerárquica donde se expusieron los principales modelos en que consiste, partiendo desde un enfoque básico para terminar con una conceptualización total del tema, definiendo los conceptos y las implicaciones en los ámbitos jurídicos y sociales en relación a la situación actual del País.

Del mismo modo se enfocaron temas en base a la Constitución y su formación, continuando con los temas que lo complementan como los actos administrativos y normativos y su relación con las ordenanzas municipales. De este modo se logra una comprensión y entendimiento global del tema de análisis enfocándonos en los principales conceptos de un modo claro y preciso. Esto con el fin de comprender cuales han sido las competencias municipales en relación a la acción de la emisión de multas de tránsito y si estas, vulneran o no la jerarquía normativa.

De este mismo, se realizó un análisis en relación de la normativa vigente analizando puntos y artículos fundamentales de la Constitución, la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y el Código Organizo De Organización Territorial.

Para establecer la metodología más acorde a la investigación se utilizó la técnica de la encuesta y la entrevista planteada a un grupo objetivo que facilitó en gran medida la resolución de algunas dudas concernientes a los servidores públicos y a los individuos en general, aplicando un enfoque de investigación mixto, pues también se logró empatar dichos resultados con la investigación bibliográfica pertinente.

En cuanto a los objetivos planteados se ha logrado cumplir con cada uno de ellos; es así que en lo que respecta al objetivo general se ha logrado el análisis de competencia municipal de emitir multas de tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para

verificar si se ha podido verificar en la normativa analizada que efectivamente se contraponen al principio de jerarquía normativa, debido a que existen ordenanzas donde se plantean multas de tránsito que contradicen lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal, generando contradicción jerárquica.

En lo que respecta al primer objetivo específico, siendo que complementa en parte al objetivo general se ha logrado en su cabalidad conceptualizando a la jerarquía normativa tanto como principio constitucional como institución jurídica.

En las conclusiones del trabajo se cumple con el segundo objetivo específico, señalando ventajas y desventajas de la facultad de que los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejerzan la facultad exclusiva de Transporte terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

En lo que corresponde el tercer objetivo específico también se ha logrado conforme al análisis de la doctrina y la normativa planteada delimitar el alcance de la facultad de emitir multas de tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, especialmente en el análisis de la Constitución de la República.

CONCLUSIONES

En base a la investigación realizada se ha podido concluir en ciertos puntos que merecen ser mencionados:

- Respecto al análisis planteado y en cumplimiento de los objetivos propuestos se puede indicar por tanto que la Constitución de la República del Ecuador es un cuerpo normativo que otorga principios, derechos y garantías que son de aplicación obligatoria para todos; dentro de todos los principios señalados se encuentra el principio de jerarquía normativa reafirmando como tal que no debe existir contradicción dentro de dos normas de distinto rango , por lo que de la recopilación de resultados y el contraste existente entre lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal en relación a ordenanzas emitidas, está claro que existen normas que se contraponen, por citar un ejemplo respecto al bloqueo de intersecciones por ordenanza municipal se establece una multa de un salario básico unificado, lo que en contraste con lo establecido por el Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 390 numeral 18, se reconoce a esta como infracción de quinta clase con multa del 15% del salario básico unificado; ante tal punto, la misma conducta tiene dos sanciones distintas, por lo que al aplicar de manera preferente la establecida en la ordenanza municipal, automáticamente se encuentra vulnerando el principio de jerarquía normativa tomando en cuenta que las leyes orgánicas se encuentran en un lugar jerárquico superior a las ordenanzas municipales
- En relación a los objetivos específicos, dentro de lo que corresponde a la fundamentación teórica, se ha definido de manera concreta lo que corresponde a la jerarquía normativa, recordando que se trata de la organización normativa de que dispone el estado Ecuatoriano, el cual se encuentra plasmado en la Constitución de la República, el cual se basa en el predominio jerárquico de las normas de orden superior sobre las inferiores y todas las normas que integran el derecho, poniendo en primer lugar la Constitución de la República, posterior a los Tratados y Convenios Internacionales, leyes orgánicas, leyes ordinarias, normas regionales y ordenanzas

distritales, decretos y reglamentos, ordenanzas, acuerdos y resoluciones y demás decisiones emitidas por los poderes públicos.

- Respecto a las ventajas y desventajas de que los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejerzan la facultad exclusiva de Transporte terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se ha podido concluir que de las entrevistas realizadas se señala que el problema no es que exista una vulneración directa a la jerarquía normativa debido a que los municipios únicamente deben respetar lo establecido en la Constitución y las leyes, sin embargo, la desventaja existe debido al conflicto que se genera en la interpretación que se le da por parte de las autoridades y organismos de control, debido a que existe incongruencia al momento de emitir multas de tránsito contrarias a lo señalado en el Código Orgánico Integral Penal, restándole importancia a un cuerpo normativo de mayor jerarquía.
- En cuanto al alcance de la facultad de emitir multas de tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en lo que respecta a la forma de aplicación de las normas en relación al orden jerárquico en el Ecuador se encuentran establecidos en el artículo 425 de la Constitución de la República dejando claramente estipulado que las ordenanzas van por debajo de las leyes y decretos por lo que se puede deducir brevemente que cuando un decreto emite multas de tránsito se lo está poniendo jerárquicamente al mismo nivel que las leyes, lo que no es correcto por lo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados tienen la facultad de emitir multas de tránsito sin contraponerse a lo dispuesto ya en la normativa orgánica, debido a que cualquier acto distinto significaría por principio de jerarquía normativa, inaplicable. Esto da respuesta a la hipótesis planteada en la cual se menciona que, si se refuerzan las ordenanzas en relación al tránsito en la ciudad de Guayaquil, se fortalecería el principio de jerarquía normativa para evitar la incongruencia entre las ordenanzas municipales y el Código Orgánico Integral Penal, es decir si las ordenanzas reafirman lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal, estarían favoreciendo al tránsito y la seguridad vial, debido a que no existiría conflicto entre normas.

- La afectación de esta incongruencia no es solo en el tema normativo sino también en el tema monetario general, cada GAD tiene la opción de emitir multas de tránsito según su criterio afectando directamente a la economía de los ciudadanos y se contrapone a lo señalado en el Código Orgánico Integral Penal respecto a las sanciones que ya se encuentran establecidas.

RECOMENDACIONES

Con relación a lo antes dicho, como precedente académico se pueden hacer las siguientes recomendaciones:

- La Constitución de la República es muy clara en lo que respecta al orden jerárquico en cuanto a la normativa ecuatoriana, por lo que es menester socializar esto a nivel general debido a que la Constitución, las leyes, normas, ordenanzas y reglamentos deben ser de conocimiento de todos los ciudadanos, situación que hasta el momento no sucede a pesar de que el conocimiento de las leyes es obligatorio.
- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, para cumplir con su competencia de tránsito ejercen la potestad sancionadora, sin embargo, al momento de emitir sus respectivas ordenanzas de tránsito no deberían contradecir a lo señalado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento respectivo, además del Código Orgánico Integral Penal y la Constitución de la República. En palabras sencillas, las ordenanzas de tránsito deben ser complementarias a lo ya prescrito para cumplir con el orden jerárquico ya establecido.
- Se debe capacitar a las autoridades y entes de control en el área de transporte para que su actuar y su interpretación de las normas no contrapongan a lo establecido en las leyes y la Constitución de la República.
- Se debe regular la forma de emitir multas de tránsito de manera tal que no repercuta en la economía de la ciudadanía, siendo que la función de una multa de tránsito no es recaudar, sino evitar que la infracción se vuelva a cometer, por lo que emitir muchas multas de tránsito no quiere decir de ninguna manera que sus sistemas de control sean efectivos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguas, C. (2016). *Naturaleza jurídica del Convenio de Concesión dentro de la Ordenanza Municipal n° 253 del Distrito Metropolitano de Quito y su concordancia con la Normativa Constitucional y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Quito: Repositorio de la Universidad Central del Ecuador.
<http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/4170>
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991, julio 20). Constitución Política de Colombia. Bogotá, Colombia: Gaceta Constitucional No. 116.
<https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2001/0219.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008, Octubre 20). Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial No. 449. Montecristi. <https://www.cosede.gob.ec/wp-content/uploads/2019/08/CONSTITUCION-DE-LA-REPUBLICA-DEL-ECUADOR.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador . (2014, Febrero 10). Código Orgánico Integral Penal. Ecuador: Registro Oficial N° 180.
https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008, Agosto 7). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Registro Oficial Suplemento 398. Quito, Ecuador.
<https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2009, Octubre 22). Ley Organica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Quito: Registro Oficial Suplemento 52.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2010, Octubre 19). Código Orgánico de Organización Territorial, COOTAD, Registro Oficial Suplemento 303. Quito, Ecuador.
<https://www.cpeccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Carrion, X. (2015). *La expedición de los decretos ejecutivos sin un control constitucional genera la violación al principio jerárquico normativo, con la consiguiente vulneración a los derechos fundamentales de los ciudadanos*. [Tesis de grado, Universidad Estatal de Loja], repositorio de la Universidad Estatal de Loja, Loja.

- <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/13569/1/Tesis%20Lista%20Ximena.pdf>
- Cevallos, E. (2019). El derecho constitucional y el derecho administrativo en el Ecuador. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*, 114-118. <https://www.eumed.net/rev/caribe/2019/03/derecho-constitucional-ecuador.html>
- Coello, A. d. (2015). *Los principios de legalidad y principio de proporcionalidad en el derecho penal*. Ambato: Repositorio de la Universidad Regional Autónoma de los Andes. <https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/1546>
- Congreso Constituyente. (1917, febrero 5). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Mexico, Mexico: CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
- Congreso de los Diputados y del Senado. (1978, diciembre 27). Constitución Española. Madrid, España: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/legislacion/documentos/ConstitucionCASTELLANO.pdf>
- Enciclopedia Concepto. (2013). *Piramide de Kelsen*. <https://concepto.de/piramide-de-kelsen/>
- Fernández, C. (2015). *La inconstitucionalidad de la potestad sancionadora contenida en los reglamentos*. [Tesis de grado Universidad San Francisco de Quito], Repositorio Universidad San Francisco de Quito, Quito. <http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/4415>
- Molina, M. (2015). *Ordenamiento jurídico en Ecuador*. <https://sites.google.com/site/misitiowebamrcgrupof/la-ciencia-del-derecho/ordenamiento-juridico-en-ecuador>
- Muy Ilustre Concejo Municipal. (2014, enero 21). Ordenanza Especial Que Crea El Registro Único De La Autoridad De Tránsito Municipal (Ruat). Guayaquil, Ecuador: Gaceta Oficial número 17.
- Muy Ilustre Concejo Municipal. (2017, julio 20). Tercera Reforma A La Ordenanza Para La Facilitación De La Circulación Vehicular En La Ciudad De Guayaquil. Guayaquil: Gaceta Oficial número 65.
- Muy Ilustre Concejo Municipal de Guayaquil. (2015, agosto 6). Ordenanza Para La Facilitación De La Circulación Vehicular En La Ciudad De Guayaquil. Guayaquil, Ecuador: Gaceta 30.

- <https://www.guayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/2021/10/2015-08-06-Ordenanza-para-la-facilitacion-de-la-circulacion-vehicular.pdf>
- Ojeda, J. (2017). *La autonomía municipal en el Ecuador: Concepto y evolución histórica*. Quito: Repositorio Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1105/1/T0578-MDE-Ojeda-La%20autonom%C3%ADa%20municipal%20en%20el%20Ecuador.pdf>
- Pérez, C. C. (2019). *La incongruencia de las ordenanzas municipales respecto a las contravenciones de tránsito en la ciudad de Guayaquil*. Repositorio de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil. <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/3481/1/T-ULVR-3062.pdf>
- Pérez, G. (2021). *La inconstitucionalidad de las ordenanzas municipales que tipifican infracciones de tránsito no contempladas en el Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Repositorio de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/16349/1/T-UCSG-PRE-JUR-DER-634.pdf>
- Redondo, M. N. (2014). *La noción de razón para la acción como instrumento de análisis conceptual*. Barcelona: Repositorio de la Universidad Pompeu Fabra. <https://www.tdx.cat/handle/10803/7321>
- Redrobán, W. (2021). Los Principios del Estado Constitucional de Derechos y Justicia en el procedimiento legislativo en Ecuador. *Revista Sociedad & Tecnología*, 226-239. doi:<https://orcid.org/0000-0003-3331-742>
- Rosales, K. (2020). *El Principio de Proporcionalidad y su aplicación en el juzgamiento constitucional del Ecuador*. Guayaquil: Repositorio de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/15813/3/T-UCSG-PRE-JUR-DER-629.pdf>
- Ruiz, M. (1988). El principio de la jerarquía Normativa. *Revista española de derecho constitucional*, 135 - 150. <https://www.jstor.org/stable/44203332>
- Trujillo, J. (2014). La fuerza normativa de la Constitución ecuatoriana actual. *Foro revista de derecho*, 1-20. <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/foro/article/view/284>

ANEXOS

Anexo 1

Cuestionario Encuesta

Pregunta 1.

Según su visión profesional ¿considera que, en el ordenamiento jurídico actual, existen falencias que causan incompatibilidad con las normas?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Neutral

En desacuerdo

Pregunta 2.

¿Las ordenanzas municipales emitidas por los municipios son incongruentes con la ley?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Neutral

En desacuerdo

Pregunta 3.

¿Considera que una reforma en la Constitución, fortalecería el principio jerárquico normativo para evitar la incongruencia de las ordenanzas municipales?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Neutral

En desacuerdo

Pregunta 4.

¿Conoce Ud. Cuáles son los efectos jurídicos en la facultad para emitir multas de tránsito de los gobiernos autónomos respecto al principio constitucional de jerarquía normativa?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Neutral

En desacuerdo

Pregunta 5.

Cree Ud. ¿Desde su enfoque profesional que las leyes dispuestas en el COOTAD en relación a normativa jerárquica deben ser restablecidos para evitar contradicciones con los organismos municipales?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Neutral

En desacuerdo

Pregunta 6.

Desde su enfoque personal, ¿considera que los municipios están en capacidad de mantener la autoridad y disposición en temas relacionados al tránsito incluida la recaudación de multas?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Neutral

En desacuerdo

Pregunta 7.

¿Cree el que estado debe volver a realizar nuevamente estas gestiones para evitar contradicciones en la jerárquica normativa?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Neutral

En desacuerdo

Anexo 2

Cuestionario de Entrevistas

Entrevista dirigida a Ab. Que trabajan en la CTE

1. Según su criterio, considera que, en el ordenamiento jurídico actual, existen falencias que causan incompatibilidad con las normas y de existir, cuales considera las razones.
2. ¿Desde su enfoque académico, considera Ud. que es necesario una reformar a la Constitución que evite incongruencias en el marco normativo jerárquico?
3. Cuales considera que son los puntos que debería reformar en la constitución para evitar dichas incongruencias
4. Según su experiencia académica, en qué punto considera que se da esta incongruencia y a razón de que.
5. ¿Cuál sería el aporte académico para que a futuro no se produzcan este tipo de inconsecuencias?, además de proporcionar de profesionales capacitados.
6. ¿Cree que existan falencias en los estatutos académicos actuales que no haya permitido prever estas situaciones en los profesionales que efectuaron estas normativas con incongruencias?

Anexo 3

Las ordenanzas emitidas por el GAD Guayaquil

ORDENANZAS MUNICIPALES
 EXPEDIDAS POR CONCEJO CANTONAL, APLICADAS POR ATM

ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

PARÁMETRO	MULTA	FUENTES
10) VENTAS DE COMIDA EN UN AUTOMOTOR DENTRO DE LA VÍA PÚBLICA	\$772 <small>RETENCIÓN DE 7 DÍAS</small>	ART. 16- TERCERA REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 65 (2017)
11) VEHÍCULO PESADO QUE TRANSITE O ESTACIONE VEHÍCULO EN SITIOS Y HORARIOS NO AUTORIZADOS, CAUSANDO TRÁFICO	\$772	ART. 17- TERCERA REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 65 (2017)
12) VEHÍCULO DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL E INTRAPROVINCIAL QUE RECIBA PASAJEROS FUERA DE LA TERMINAL TERRESTRE, OCASIONANDO DESORDEN Y TRÁFICO	\$386 <small>REINCIDENCIA DOBLE MULTA</small>	ART. 18- TERCERA REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 65 (2017)

ORDENANZA QUE CREA Y REGLAMENTA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL "SISTEMA METROVÍA"

13) INVASIÓN CARRIL EXCLUSIVO DE LA METROVÍA	\$386 <small>REINCIDENCIA DOBLE MULTA</small>	ART. 5- TERCERA REFORMA A LA ORDENANZA QUE CREA Y REGLAMENTA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL "SISTEMA METROVÍA". GACETA OFICIAL No. 17 (2014)
--	---	--

ORDENANZA QUE CREA EL REGISTRO ÚNICO DE LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO MUNICIPAL (RUAT)

14) TRANSPORTE ILEGAL, BUS O TRICIMOTO QUE CIRCULE SIN AUTORIZACIÓN DE ATM (TÍTULO HABILITANTE, CONOCIDO COMO RUAT)	<small>BUSES</small> \$772 <small>TRICIMOTOS</small> \$193	ART. 8- ORDENANZA MUNICIPAL QUE CREA EL REGISTRO ÚNICO DE LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO MUNICIPAL (RUAT). GACETA OFICIAL No. 41 (2016)
---	---	---



ORDENANZAS MUNICIPALES
 EXPEDIDAS POR CONCEJO CANTONAL, APLICADAS POR ATM

ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

PARÁMETRO	MULTA	FUENTES
1) BLOQUEO DE RAMPAS O PARQUEOS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD	\$386	ART. 9- REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 51 (2016)
2) BUS QUE NO SE DETENGA EN EL PARADERO URBANO, VIOLANDO LA SEGURIDAD DEL PASAJERO	\$386	ART. 7- REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 51 (2016)
3) BUS QUE CIRCULE CON LAS PUERTAS ABIERTAS	\$38,60	ART. 15- SEGUNDA REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 55 (2017)
4) BUS QUE SE RESISTA A TENER GPS	\$115,80 <small>RETENCIÓN DE 3 DÍAS</small>	ART. 11- SEGUNDA REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 55 (2017)
5) BUS QUE NO CUMPLA LA FRECUENCIA AUTORIZADA POR LA ATM	\$38,60	ART. 13- SEGUNDA REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 55 (2017)
6) BUS O TRICIMOTO QUE NO CUMPLA CON LOS RECORRIDOS ASIGNADOS POR ATM O TRANSITE POR DONDE QUIERA	<small>BUSES</small> \$1.158 <small>TRICIMOTOS</small> \$193	ART. 12- SEGUNDA REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 55 (2017)
7) BLOQUEO DE INTERSECCIONES	\$386	ART. 2- DE LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 30 (2015)
8) TAXIS QUE NO USEN BERMAS DE PARQUEOS ESTABLECIDAS	\$386	ART. 8- REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 51 (2016)
9) VEHÍCULOS PARTICULARES QUE ESTACIONEN EN BERMAS DE PARQUEOS PARA TAXIS	\$386	ART. 8- REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. GACETA OFICIAL No. 51 (2016)

