



**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
DE ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DEL ECUADOR**

TEMA

**PRIVACIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONDUCTORES EN
LA APLICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO
CON PENAS DE PRIVACIÓN DE LIBERTAD**

TUTOR

Mgtr. CARLOS MANUEL PÉREZ LEYVA

AUTORES

**RAÚL ALEJANDRO ÁLAVA SUÁREZ
YOLANDA MARIUXI CHANCAY MOREIRA**

GUAYAQUIL

2023



REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	
FICHA DE REGISTRO DE TESIS	
TÍTULO Y SUBTÍTULO: “PRIVACIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONDUCTORES EN LA APLICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO CON PENAS DE PRIVACIÓN DE LIBERTAD”.	
AUTOR/ES: ALAVA SUAREZ RAÚL ALEJANDRO CHANCAY MOREIRA YOLANDA MARIUXI	REVISORES O TUTORES: MGTR. PÉREZ LEYVA CARLOS MANUEL
INSTITUCIÓN: UNIVERSIDAD LAICA “VICENTE ROCAFUERTE” DE GUAYAQUIL.	Grado obtenido: ABOGADO (a)
FACULTAD: FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO	CARRERA: DERECHO
FECHA DE PUBLICACIÓN: 2023	N. DE PAGS: 74
ÁREAS TEMÁTICAS: DERECHO	
PALABRAS CLAVE: Sanción Penal, Trabajo Comunitario, Libertad, Movilidad Social, Jurisprudencia.	

RESUMEN:

El presente proyecto de investigación surge de la problemática de las infracciones en virtud de las contravenciones de tránsito en sus distintas clases, que se encuentran tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, así mismo como en la Ley Orgánica de transporte terrestres, tránsito y seguridad vial, así mismo se entrelaza en razón del principio de proporcionalidad en aras de la sanción de la pena privativa de libertad.

Dentro del COIP, podemos observar las distintas clases de contravenciones y las diferentes sanciones que recaen en cada una de ellas, las mismas que están violentando el derecho del conductor frente al principio de proporcionalidad de las penas, siendo un debate constante en la jurisprudencia tanto nacional como internacional.

Por lo cual es necesario analizar si verdaderamente la sanción penal de pena privativa de libertad se superpone en mérito del principio antes mencionado, generando vacíos e incertidumbre en el ámbito jurídico y social.

De este modo, el presente proyecto se base en la problemática antes planteada, y la aplicación de otras sanciones como el trabajo comunitario, multa pecuniaria o rebaja de puntos en la licencia para salvaguardar los derechos de libertad y movilidad.

Por otro lado, el proyecto se ha desarrollado en razón a los métodos de investigación como lo es el documental, descriptivo y comparativo, haciendo uso de la doctrina y la jurisprudencia nacional e internacional, comparando legislación en cuanto a materia de tránsito se refiere.

Así mismo, se ha complementado con el desarrollo de las encuestas, las mismas que se han realizado con un muestreo por conveniencia agilizando el proceso del investigador teniendo como población a abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de abogados del Guayas y para las entrevistas a funcionarios público del poder judicial.

N. DE REGISTRO (en base de datos):

N. DE CLASIFICACIÓN:

DIRECCIÓN URL (tesis en la web):

ADJUNTO PDF:

SI

NO

CONTACTO CON AUTOR/ES:

ALAVA SUAREZ RAÚL
ALEJANDRO

CHANCAY MOREIRA
YOLANDA MARIUXI

Teléfono:

0961373793

0985715809

E-mail:

ralavas@ulvr.edu.ec

yhancaym@ulvr.edu.ec

<p>CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:</p> <p>UNIVERSIDAD LAICA “VICENTE ROCAFUERTE” DE GUAYAQUIL.</p>	<p>Msc. Diana Almeida Aguilera, Decana de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho daguilera@ulvr.edu.ec</p> <p>Msc. Cristina Franco Cortázar, Directora de la Carrera de Derecho</p> <p>Teléfono: 2595500 Ext. 233</p> <p>E-mail: cfrancoc@ulvr.edu.ec</p>
---	---

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

PRIVACIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONDUCTORES EN LA APLICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO CON PENAS DE PRIVACIÓN DE LIBERTAD

INFORME DE ORIGINALIDAD

9% INDICE DE SIMILITUD	10% FUENTES DE INTERNET	6% PUBLICACIONES	4% TRABAJOS DEL ESTUDIANTE
----------------------------------	-----------------------------------	----------------------------	--------------------------------------

FUENTES PRIMARIAS

1	www.uafe.gob.ec Fuente de Internet	2%
2	1library.co Fuente de Internet	2%
3	portovial.gob.ec Fuente de Internet	2%
4	www.coursehero.com Fuente de Internet	1%
5	www.todochoque.cl Fuente de Internet	1%
6	Luque González, Arturo, García Flores, Adriana. "EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD Y SANCIONES POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE EN AMBATO", Universidad Regional Autónoma de los Andes, 2019 Fuente de Internet	1%
7	hdl.handle.net Fuente de Internet	1%

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 1%

Excluir bibliografía

Activo



CARLOS MANUEL PEREZ LEYVA

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

El (Los) estudiante(s) egresado(s) **ALAVA SUAREZ RAÚL ALEJANDRO** y **CHANCAY MOREIRA YOLANDA MARIUXI**, declara (mos) bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, **“PRIVACIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONDUCTORES EN LA APLICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO CON PENAS DE PRIVACIÓN DE LIBERTAD”**, corresponde totalmente a el(los) suscrito(s) y me (nos) responsabilizo (amos) con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

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

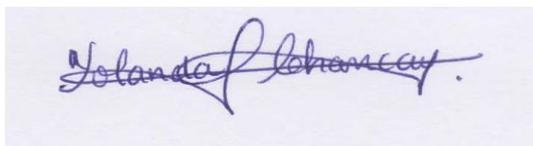
Autor(es)



Firma:

RAÚL ALEJANDRO ALAVA SUAREZ

C.I. #0950637272



Firma:

YOLANDA MARIUXI CHANCAY MOREIRA

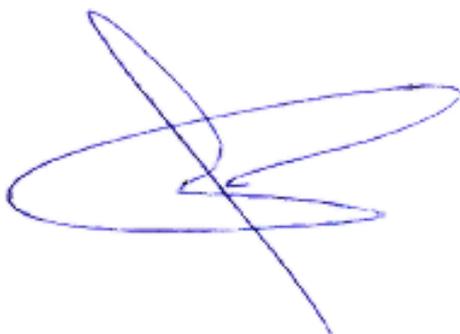
C.I. #0951789858

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación **“PRIVACIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONDUCTORES EN LA APLICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO CON PENAS DE PRIVACIÓN DE LIBERTAD”**, designado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: **“PRIVACIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONDUCTORES EN LA APLICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO CON PENAS DE PRIVACIÓN DE LIBERTAD”**, presentado por los estudiantes **RAÚL ALEJANDRO ALAVA SUAREZ** y **YOLANDA MARIUXI CHANCAY MOREIRA**, como requisito previo, para optar al Título de **Abogado (a)**, encontrándose apto para su sustentación.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long, sweeping stroke that extends downwards and to the right.

Firma:

Mgtr. CARLOS MANUEL PEREZ LEYVA

C.C. 0959923517

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme fortaleza y por bendecirme siempre para seguir adelante en mi vida personal y profesional.

Segundo a mis padres, por llenarme de amor e impartirme sus conocimientos, los cuales me han ayudado a salir adelante y culminar una de las metas propuesta en mi vida.

A mis hermanos y demás familiares por apoyarme incondicionalmente.

A mi esposa *Yolanda Chancay Moreira*, por quedarse a mi lado y acompañarme en este gran camino de la vida profesional y personal, quien además es mi compañera de tesis y de vida.

A mi noble institución Comisión de Tránsito del Ecuador, por ayudarme a crecer en espíritu de cuerpo y ser incondicional siempre.

A mi tutor el *Dr. Carlos Pérez Leyva*, quien nos ha ayudado a seguir adelante con el presente proyecto de investigación y quien nos ha dado su mano amiga para continuar con este proceso de titulación.

A nuestra querida Alma Máter *Universidad Laica “Vicente Rocafuerte” de Guayaquil*, por ser nuestra casa y guía educacional en estos seis años de estudio profesional, adquiriendo conocimientos para nuestro futuro laboral.

Raúl Alejandro Álava Suarez.

Agradezco a mis padres por ser los pilares fundamentales en mi vida, por cada consejo de lucha y fortaleza. A mi tutor por ser mi guía, por su paciencia y constancia en nuestro trabajo, por sus palabras y por las horas de arduo trabajo y orientaciones.

Yolanda Mariuxi Chancay Moreira.

DEDICATORIA

El presente proyecto investigativo está dedicado, primero a Dios y segundo a mi familia, en especial a mis padres, mi esposa *Yolanda Mariuxi Chancay Moreira* y mis dos hermosos hijos, *Thiago Alejandro Álava Chancay* y *Charlotte Alejandra Álava Chancay*, quienes son mi inspiración para seguir adelante en esta vida, esperando siempre ser el pilar de protección para el crecimiento y crianza de nuestros hijos en unión de mi esposa, a quien le agradezco su esfuerzo del día a día.

Raúl Alejandro Álava Suarez.

La presente tesis está dedicada a Dios porque sin él no lo hubiera logrado, por darme la sabiduría y salud para seguir adelante con mis estudios. A mis padres por su aporte constante, por sus palabras de aliento, por ser mi guía de constancia y perseverancia, de lucha infinita. A mi compañero de trabajo por no rendirse, por colaborar en cada estructura para elaboración de la presente tesis, por su tiempo y dedicación. A mi tutor por cada espacio que nos brindaba y aconsejaba, por compartir sus conocimientos, y su valioso tiempo.

Yolanda Mariuxi Chancay Moreira.

ÍNDICE GENERAL

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO	v
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES...	vi
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	vii
AGRADECIMIENTO	viii
DEDICATORIA	ix
RESUMEN	xiii
ABSTRACT	xiv
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	2
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	2
1. Tema	2
1.1. Planteamiento del problema	2
1.2. Formulación del problema	3
1.3. Sistematización del problema	4
1.4. Objetivos de la investigación	4
1.4.1. Objetivo general	4
1.4.2. Objetivos específicos	4
1.5. Justificación de la investigación	5
1.6. Delimitación o alcance de la investigación	5
1.7. Hipótesis de la investigación o idea a defender	5
1.8. Identificación de las variables de la investigación.	6
1.9. Línea de investigación institucional/facultad	6
CAPÍTULO II	7
MARCO TEÓRICO	7
2. Antecedentes Investigativos	7
2.1. La garantía constitucional frente al derecho a la libertad.	8
2.1.2. El Delito	9
2.1.2.1. Delito de omisión	10
2.1.2.2. Delito doloso	10
2.1.2.3. Delito culposo	10
2.1.2.4. Delito de tránsito	10

2.1.3.	Contravenciones	11
2.1.3.1.	Contravenciones en materia de tránsito.....	11
2.1.3.2.	Clasificación	12
2.1.3.3.	Características	13
2.1.3.4.	Procedimiento	14
2.1.4.	Principio de Proporcionalidad.....	15
2.1.4.1.	Antecedentes del principio	15
2.1.4.2.	Definición	16
2.1.4.3.	Característica	17
2.1.5.	La aplicación de penas y el principio de proporcionalidad.	18
2.1.5.1.	Clasificación de las contravenciones de tránsito dentro del Código Orgánico Integral Penal.....	18
2.2.	Marco Legal	20
2.2.3.	Constitución de la República del Ecuador.....	20
2.2.4.	Tratados y Convenios Internacionales	21
2.2.4.1.	Declaración Universal de los Derechos Humanos.....	21
2.2.4.2.	Declaración Americana de los Derechos del Hombre	21
2.2.4.3.	Pacto de San José de Costa Rica.....	21
2.2.4.4.	Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos.	22
2.2.5.	Código Orgánico Integral Penal.....	22
2.2.6.	Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	23
2.2.7.	Derecho Comparado.....	24
2.2.7.1.	Legislación de Chile.....	24
2.2.7.2.	Legislación de Bolivia.....	25
2.2.8.	Marco Conceptual	27
CAPÍTULO III		29
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....		29
3.	Metodología	29
3.1.	Tipo de investigación.....	30
3.2.	Enfoque de la investigación	30
3.3.	Técnica e instrumentos.....	31
3.4.	Población.....	32
3.5.	Muestra.....	32
3.6.	Análisis de resultados	33

3.6.3. Encuesta: análisis y resultados.....	33
3.6.4. Entrevistas.....	44
CONCLUSIONES.....	53
RECOMENDACIONES.....	55
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	57
ANEXOS.....	60

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Principio de proporcionalidad.....	26
Tabla 2 Población.....	32
Tabla 3 Proceso de tránsito.....	33
Tabla 4 Experiencia Laboral.....	34
Tabla 5 Sanciones de tránsito.....	35
Tabla 6 Accidentes de tránsito en estado etílico.....	36
Tabla 7 Trabajo comunitario.....	37
Tabla 8 Arresto domiciliario.....	38
Tabla 9 Sanción al propietario del vehículo.....	39
Tabla 10 Agentes de tránsito y la aprehensión.....	40
Tabla 11 Índice de mortandad en accidentes de tránsito.....	41
Tabla 12 Abandono del lugar del suceso.....	42
Tabla 13 Privación de libertad.....	43
Tabla 14 Entrevista 1.....	44
Tabla 15 Entrevista 2.....	47
Tabla 16 Entrevista 3.....	49
Tabla 17 Entrevista 4.....	51

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Proceso de Tránsito.....	33
Figura 2 Experiencia Laboral.....	34
Figura 3 Sanciones de tránsito.....	35
Figura 4 Accidentes de tránsito en estado etílico.....	36
Figura 5 Trabajo comunitario.....	37
Figura 6 Arresto Domiciliario.....	38
Figura 7 Sanción al propietario del vehículo.....	39
Figura 8 Agentes de tránsito y la aprehensión.....	40
Figura 9 Índice de mortandad en accidentes de tránsito.....	41
Figura 10 Abandono del lugar del suceso.....	42
Figura 11 Privación de libertad.....	43

RESUMEN

El presente proyecto de investigación surge de la problemática de las infracciones en virtud de las contravenciones de tránsito en sus distintas clases, que se encuentran tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, así mismo como en la Ley Orgánica de transporte terrestres, tránsito y seguridad vial, así mismo se entrelaza en razón del principio de proporcionalidad en aras de la sanción de la pena privativa de libertad.

Dentro del COIP, podemos observar las distintas clases de contravenciones y las diferentes sanciones que recaen en cada una de ellas, las mismas que están violentando el derecho del conductor frente al principio de proporcionalidad de las penas, siendo un debate constante en la jurisprudencia tanto nacional como internacional.

Por lo cual es necesario analizar si verdaderamente la sanción penal de pena privativa de libertad se superpone en mérito del principio antes mencionado, generando vacíos e incertidumbre en el ámbito jurídico y social.

De este modo, el presente proyecto se base en la problemática antes planteada, y la aplicación de otras sanciones como el trabajo comunitario, multa pecuniaria o rebaja de puntos en la licencia para salvaguardar los derechos de libertad y movilidad.

Por otro lado, el proyecto se ha desarrollado en razón a los métodos de investigación como lo es el documental, descriptivo y comparativo, haciendo uso de la doctrina y la jurisprudencia nacional e internacional, comparando legislación en cuanto a materia de tránsito se refiere.

Así mismo, se ha complementado con el desarrollo de las encuestas, las mismas que se han realizado con un muestreo por conveniencia agilizando el proceso del investigador teniendo como población a abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de abogados del Guayas y para las entrevistas a funcionarios público del poder judicial.

Palabras Clave: Sanción Penal, Trabajo Comunitario, Libertad, Movilidad Social, Jurisprudencia.

ABSTRACT

The present research project arises from the problem of the infractions by virtue of the traffic offenses in their different classes, which are typified in the Organic Integral Penal Code, as well as in the Organic Law of Land Transportation, Transit and Road Safety, and it is also intertwined due to the principle of proportionality for the sake of the sanction of the penalty of deprivation of liberty.

Within the COIP, we can observe the different types of contraventions and the different penalties that apply to each of them, the same that are violating the right of the driver against the principle of proportionality of penalties, being a constant debate in both national and international jurisprudence.

Therefore, it is necessary to analyze whether the penalty of deprivation of liberty is truly superimposed in merit of the aforementioned principle, generating gaps and uncertainty in the legal and social sphere.

Thus, this project is based on the aforementioned problem, and the application of other sanctions such as community service, monetary fines or reduction of points on the license to safeguard the rights of freedom and mobility.

On the other hand, the project has been developed based on research methods such as documentary, descriptive and comparative, making use of doctrine and national and international jurisprudence, comparing legislation on traffic matters.

Likewise, it has been complemented with the development of surveys, which have been carried out with a convenience sampling to expedite the researcher's process, having as population lawyers in free practice registered in the Forum of Lawyers of Guayas and for the interviews to public officials of the judiciary.

Keywords: Criminal Sanction, Community Work, Freedom, Social Mobility, Jurisprudence.

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de investigación nace a raíz de la problemática creciente en virtud de las infracciones de tránsito siendo estas específicamente las contravenciones, la mismas que se encuentran tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal en concordancia con la Ley Orgánica de transporte terrestres, tránsito y seguridad vial. A lo largo de los años se han ido endureciendo las sanciones con respecto de las contravenciones, las cuales no se encuentran ligadas con el principio de proporcionalidad y es ahí donde surge la presente problemática a investigar y recae sobre la vulneración de derechos del conductor en cuanto a la sanción máxima de pena privativa de libertad, violentando el derecho de libertad y movilidad.

Por lo cual, se busca la aplicación de otros tipos de sanciones que también se han establecidos en la normativa penal en cuanto a las contravenciones, como son la multa, la rebaja de punto y el servicio comunitaria, por cuanto se debe salvaguardar los intereses y derechos de ambas partes, tanto del contraventor como del presunto afectado, así mismo debemos tener en consideración si es viable la aplicación de una pena privativa de libertad, ya que mucho jurista a nivel nacional e internacional indica que para que exista una buena política criminal y vial se debe tener en cuenta la política social, puesto que no todo recae en la normativa y en la reforma de la misma, sino que se debe tener educación y respeto por las mismas, sobre todo tener el conocimiento de que puede pasar en el caso de efectuar una contravención.

Con lo antes mencionado, el presente trabajo ha sido desarrollado por medio de la doctrina y el derecho comparado con legislaciones internacionales, puesto que sirven de ejemplo en cuanto a la aplicación del principio de proporcionalidad.

CAPÍTULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1. Tema

“PRIVACIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONDUCTORES EN LA APLICACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO CON PENAS DE PRIVACIÓN DE LIBERTAD”.

1.1.Planteamiento del problema

En Ecuador, la infracción y su enjuiciamiento constituyen un capítulo tanto del derecho penal sustantivo como del derecho penal procesal, porque es menos nocivo que la protección de otros bienes jurídicos protegidos por el derecho penal.

Una norma legal subordinada a la Constitución de la República debe garantizar los derechos fundamentales allí establecidos, en tanto el presente trabajo investigativo tiene por objeto enmendar algunas consideraciones del Código Orgánico Integral Penal, en cuanto tiene que ver con las sanciones establecidas para los delitos de tránsito, pues la inobservancia jurídica al momento de su redacción ha creado incongruencias con la normativa Constitucional

El principio de proporcionalidad ha estado presente siempre dentro de nuestra legislación y está presente en todos los ámbitos legales con el fin de que exista una armonía entre el Estado y la sociedad. El principio de proporcionalidad también es denominado como prohibición de exceso, racionalidad o razonabilidad y éste nace como limitante al poder del Estado es decir al *ius puniedi*. (Rojas, 2014)

Enfocándonos en materia penal, especialmente en los delitos y las infracciones de tránsito, la aplicación del principio de proporcionalidad no será una excepción, debiendo establecerse un estándar proporcional adecuado entre actos ilícitos y actos lícitos y las sanciones penales al amparo del artículo 76 inciso 6 de la Constitución ecuatoriana, que nos dice: “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”, es así que la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase que actualmente se regula por el Código Orgánico Integral Penal - privación de la libertad de tres días, multa de un salario básico unificado y reducción de 10 puntos a la licencia por conducir sin haber obtenido licencia, por faltar de obra a la autoridad y por exceder los límites de

velocidad - Ha sido regulado por la "Ley de Organización de Transporte Terrestre, Transporte y Seguridad Vial".

Tenga en cuenta que no existe una definición clara de lo que es controversia, por lo que simplemente dividimos las infracciones en contravenciones y actos ilegales. Fundamentalmente, hay una diferencia entre actos ilegales y contravención. Este último es el menor, es por ello que existe un justo porcentaje en la sanción por la contravención que ha sido cometida al momento de aplicar lo siguiente:

- Criterio de idoneidad,
- El criterio de necesidad, y
- El criterio de proporcionalidad en sentido estricto

Por lo tanto, la elección a este tema es para poder demostrar que se está privando los derechos de los conductores en la aplicación de las contravenciones de tránsito con penas de privación de libertad, un ejemplo de ello es, conducir bajo los efectos del alcohol, existen personas que no están totalmente ebrios y solamente han tomado uno o dos vasos de cerveza, pero si lo paran y le hacen la prueba de alcoholímetro se lo sanciona a más de privar de la libertad al infractor, de reducir los puntos de su licencia, o en otros casos la suspensión de la misma, genera obligaciones pecuniarias, como es la multa, montos altos, para el escuálido bolsillo del ciudadano ecuatoriano. Aparte de ello dentro de los delitos de tránsito, se van a contemplar las sanciones leves para consecuencias graves como son las lesiones o muerte, y para daños materiales ni siquiera contempla sanciones de pena privativa de libertad, salvo que se conduzca bajo los efectos del alcohol que conlleva sanciones de hasta treinta días, cuando una contravención de tránsito lleva sanciones de hasta noventa días de privación de la libertad

Es por esta razón que se violan los derechos constitucionales como es el principio de proporcionalidad y se debe de realizar un proyecto de Ley reformativa al Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito para que existe el reconocimiento de los derechos de las víctimas y que las sanciones que reciben los responsables de las infracciones sean de acorde por el daño causado.

1.2. Formulación del problema

¿De qué manera se privan los derechos de los conductores en la aplicación de las contravenciones de tránsito con penas de privación de libertad?

1.3.Sistematización del problema

- ¿Cómo incide el Código Orgánico Integral Penal respecto de las sanciones establecidas en las infracciones de tránsito, las misma que vulneran el principio de proporcionalidad estipulado en la Constitución de la República del Ecuador?
- ¿Es viable una reforma en cuanto a las contravenciones de tránsito con penas de privación de libertad?
- ¿De qué forma incide el derecho de los conductores en razón a las sanciones establecidas en COIP, en cuanto a las contravenciones de tránsito?

1.4.Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general

- Analizar jurídicamente los procedimientos en relación a las sanciones por contravenciones de tránsito evitando el principio de proporcionalidad consagrado en la Constitución de la República del Ecuador.

1.4.2. Objetivos específicos

- Determinar los referentes teóricos sobre la privación de derechos respecto a las contravenciones de tránsito.
- Identificar la vulneración del principio de proporcionalidad en la legislación ecuatoriana.
- Sistematizar un estudio doctrinario del Código Orgánico Integral Penal sobre las contravenciones de tránsito y las consecuencias que conlleva la inadecuada aplicación de estas.
- Demostrar cómo influye en los conductores la vulneración del principio de proporcionalidad existe en la norma jurídica en materia de tránsito.

1.5. Justificación de la investigación

En los últimos años, el número de infracciones de tránsito ha aumentado dramáticamente, según las personas afectadas, en muchos casos, las infracciones de tránsito violaron sus derechos y protección. De acuerdo con la situación estipulada en la Constitución de la República del Ecuador, esta situación motivó investigaciones porque se determinó que existía un desconocimiento de la implementación de sanciones extremadamente exageradas. Así mismo es necesario el estudio del principio de legalidad como tal para determinar la procedencia de dichas sanciones a los infractores

A través de los medios de comunicación, el aumento de los accidentes de tránsito en los últimos años ha conmocionado a la sociedad. Sin embargo, como ciudadanos ecuatorianos, todos estamos protegidos por la Constitución. Esto es indiscutible. Por lo tanto, gozamos de igualdad y proporcionalidad para ser juzgados pero los conductores en muchos casos han sido juzgados y sancionados de manera injusta, es por ello que, dentro de este proyecto de investigación se busca robustecer la eficacia y alcance de las medidas propuestas en la Ley de Tránsito y del Código Orgánico Integral Penal con el fin de mejorar la herramienta para brindar mejores resultados en su implementación.

1.6. Delimitación o alcance de la investigación

- **Temporal**

2019-2022

- **Poblacional**

- Foro de Abogados del Guayas, siendo estos abogados en libre ejercicio, que se especialicen en el área penal en materia de tránsito.
- Funcionarios Públicos del poder judicial, Jueces de las Unidades Judiciales y Agentes Fiscales.

- **Geográfica**

Provincia del Guayas, Cantón Guayaquil.

1.7. Hipótesis de la investigación.

Si se reforma del Art. 386 del Código Orgánico Integral Penal, entonces se evitaría que exista la vulneración de los derechos de los conductores que se encuentran reconocidos en nuestra Constitución

1.8. Identificación de las variables de la investigación.

Variable Dependiente.

- Aplicación de las contravenciones de tránsito

Variable Independiente.

- Derechos de los conductores.

1.9. Línea de investigación institucional/facultad

- **Dominio:** Cohesión social y fortalecimiento de la institucionalidad democrática.
- **Línea Institucional:** Sociedad civil, derechos humanos y gestión de la comunicación.
- **Líneas de Facultad:** Derecho procesal con aplicabilidad al género, la identidad cultural y derechos humanos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2. Antecedentes Investigativos

Existe un problema legal actual, el cual es necesario estudiar y analizar la solución a este. Por eso, a través de esta investigación, se va a profundizar sobre el goce de los derechos, principios y garantías constitucionales que la sociedad debería tener, pero lamentablemente no es así al momento de la aplicación de las contravenciones de tránsito con penas de privación de libertad

El Código Orgánico Integral Penal (COIP) restringe las penas alternativas constitucionalmente aplicables a la privación de libertad y los delitos punibles con pena privativa de libertad y es por esa razón que, se considera que se puede diseñar una solución alternativa que permita su aplicación constitucional. Al realizar investigaciones sobre tránsito y transporte terrestre, porque son vitales e indispensables en la sociedad en la que vivimos, y porque se está desarrollando, debemos revisar la historia del surgimiento de la ley de transporte en Ecuador.

Después de que se creó el vehículo, el Estado se vio obligado a crear señales de tráfico para evitar problemas de conducción para controlar la circulación del tráfico vehicular, el mismo no produjo ningún resultado porque afectó a la ciudadanía y existió muchas muertes causadas por negligencia o conductores imprudentes, arriesgando las vidas de personas inocentes.

El Estado necesitaba desarrollar leyes de tránsito, diseñado para la organización, planificación, control y control del transporte terrestre, tráfico y seguridad vial, con el propósito de proteger la vida de las personas y lograr el bienestar de todos los ecuatorianos, sean conductores o peatones.

Las normas de tránsito se emitieron durante la presidencia de Clemente Yeroivi Indaburo el 6 de junio. En agosto de 1965, se estableció un comité para reformar, aplicar o reemplazar También asistieron a la reunión los asesores legales de la Federación de Conductores y su junta directiva. En él, la clase fuerte comienza con principios nobles, altruismo y Apoyado por conductores profesionales en todo el país.

La referida ley fue promulgada el 25 de agosto de 1966 y fue presidida con entusiasmo por el Ministro de Gobierno Juan Emilio y el Secretario General de Gobierno Dr. Armando Pareja. El comité que redactó la nueva "Ley de Tránsito" provino de:

Comando General de Policía, Autoescuela Aneta, Asociación Libertad Conductor, Comisión de Transporte del Guayas y transportistas de todo el país. Hicieron todo lo posible para obtener códigos de sustantivos y adjetivos reales, específicamente para el transporte y el tránsito

El propósito principal de las leyes antes mencionadas es estipular derechos básicos (como la libre circulación), y es necesario determinar que su ámbito de aplicación excede las disposiciones de los vehículos de motor. En este sentido, el título de Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial está restringido debido a que su alcance no incluye vehículos no motorizados, opciones alternativas de viaje y el desarrollo de estas necesidades en el ámbito de la normativa de tránsito. Un marco de respeto por los demás y el medio ambiente.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) desde el punto legal y jurídico cuenta con diferentes reglamentos y artículos que tienen por objetivo específico establecer el bienestar y seguridad de las personas. Desde su primer artículo la ley está estructurada en el bien de la sociedad y mencionando que:

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos. (Nacional, Ley Orgánica de Transportes Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial., 2021)

2.1. La garantía constitucional frente al derecho a la libertad.

El Ecuador como un Estado de derechos constitucionales, fomenta la protección de los derechos a nivel del cumplimiento de igual jerarquía, sin que exista diferencias entre los derechos y principios de primera, segunda y tercera generación, como se puede observar en el derecho comparado. Sin embargo, el derecho a la vida y a la libertad son derechos rectores desarrollados y salvaguardados por la Carta magna frente a la conducta de la sociedad.

De este modo Ivonne Rojas define, la libertad como una atribución inviolable de las personas en sociedad dentro de una esfera individualista por parte del Estado, el

mismo que no puede violentar la protección de los derechos humanos. El órgano internacional como la CIDH, promueve la libertad como una capacidad de hacer y no hacer lo que se encuentra lícitamente permitido. (Rojas, 2014)

2.1.2. El Delito

Con respecto al delito de manera general, este debe reunir los elementos por los cuales se tipifica el mismo en mérito de la normativa, por medio del cual, la doctrina establece la definición de delito:

El Dr. Ernesto Albán en su Manual de Derecho Penal, indica el concepto de delito en consideración a la constitución de sus elementos, los cuales formarán la estructura del mismo, en razón a ser una acto típico, antijurídico y culpable, por lo tanto, estos presupuestos, dan como resultado el acto punible, aunque el mismo no deba considerarse como elemento sino como consecuencia de este (Albán, 2013).

De esta manera el concepto de delito otorgado por el Dr. Albán, es la estructura formal del mismo en relación a la establecida en Código Orgánico Integral Penal, ya que, si bien es cierto, distintas legislaciones a nivel internacional, acogen a la punibilidad como elemento del delito, pero en el Ecuador solo existen tres elementos que son:

- Tipicidad

En consideración Guillermo Cabanellas, implementa una definición de tipicidad dentro de su Diccionario, como aquel concepto discutido por el Derecho Penal en la era moderna, entre otras razones su relación con el Derecho Penal Liberal, del cual se garantiza o vincula el principio de *nullum crimen sine praevia lege* (Cabanellas, Diccionario Jurídico Elemental, 2008)

- Antijuricidad

La antijuricidad es un concepto común en las distintas ramas del Derecho, por lo cual, es el acto o conducta antijurídica que será exactamente una conducta o acto contrario al orden jurídico. Por lo expuesto, se encuentra en el Derecho Penal como una de las características del delito, sino existe el mismo el acto realizado no puede considerarse delito. Así que, el acto antijurídico-penal, se establecerá en aquellos actos donde la conducta humana vulnere el derecho reconocido y protegido por el Estado. (Albán, 2005)

- Culpabilidad

La culpabilidad en un sentido genérico consiste en el desprecio del individuo en la orden del acto jurídico, por los mandaos y prohibiciones que tienden a constituirlo, conservarlo, se manifiesta de manera franca a la oposición del dolo, o simplemente por la indolencia del nacimiento del desinterés o subestimación del mal ajeno frente a los deseos de culpa. (Romo, 1989)

2.1.2.1. Delito de omisión

Este delito es razón a la normativa jurídica en cuanto a la expresa prohibición y la infracción que se realiza es una conducta prohibida.

Se establece en cuanto a que no se ejecuta una conducta establecida en la norma legal.

2.1.2.2. Delito doloso

Es aquel que se realiza están en pleno goce, facultad y voluntad de ejercerlo, lo cual violenta lo establecido en la norma.

2.1.2.3. Delito culposo

Es la acción de la ejecución involuntaria de la conducta delictiva, lo cual, se difiere en razón a la afectación del bien jurídico.

2.1.2.4. Delito de tránsito

Es aquel que se produce con voluntad y no voluntad del conductor, ya que muchos de los accidentes de tránsito son ocasionados de manera fortuita, por medio del cual, la doctrina establece tres factores:

Para (Gómez J. , 2005), manifiesta, que el desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios en razón al tránsito, es uno de los principales problemas que afectan la seguridad de los usuarios viales, en mérito de la conducción de vehículos.

Los factores que inciden en los accidentes de tránsito son:

- Factor Humano
- Factor Mecánico
- Factor Vial

2.1.3. Contravenciones

2.1.3.1. Contravenciones en materia de tránsito

En materia penal dentro de los delitos considerados en tránsito existe la contravención, mediante el cual, se generan sanciones administrativas, que deben estar relacionadas a la norma constitucional.

Para lo cual, el tratadista (Cortez, 2010), indica que las contravenciones de tránsito son fallas que se cometen por no cumplir lo establecido en la ley, son quebrantamientos a la norma, sin embargo, por la magnitud del daño no cuenta como una alarma social dentro de la sociedad, de igual manera debe ser sancionado para mantener el orden social, y el bien común, una de sus características es la irregularidad de la conducta humana, actos de indisciplina contra la urbanidad, moral y religión.

En razón a lo mencionado por Cortez, las contravenciones son sanciones administrativas, que, si bien están tipificadas en la normativa, la magnitud del daño ocasionado no es la misma comparada con los actos delictivos, por lo cual, será una mera sanción.

Por otro lado, el tratadista (Cabanellas, 1993), define desde otra perspectiva a las contravenciones, y enfatiza en la falta que se comete al no cumplir con lo normado, la transgresión de la norma cuando se obra con ella o fraude de la misma. En materia penal, dentro del ordenamiento, relacionado al francés, se establece la división tripartita de las infracciones, por los crímenes, delitos, contravenciones.

De lo antes mencionado, se puede observar que ambos tratadistas tienen una definición que se asemeja a la contravención en materia de tránsito, por lo que indican, que debe ser sancionado de manera administrativa, por cuanto la misma, sanción no será la más alta, ni las más grave.

En el Ecuador, se detalla a las contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal, en donde se proporciona directamente la medida o sanción, por lo cual, se toma como ejemplo las contravenciones de primera clase establecido en el artículo 386 del mismo cuerpo normativo, donde la pena privativa de libertad será de tres días más la multa de un salario básico unificado y reducción de diez puntos en su licencia de conducir. Por lo tanto, la contravención se caracteriza por sancionar con pena privativa y no privativa de libertad de las dos maneras que no supere los treinta días, se puede observar la falta al no cumplir con lo establecido en la normativa.

2.1.3.2. Clasificación

Las contravenciones de tránsito se establecen en el ordenamiento ecuatoriano en el Código Orgánico Integral Penal.

En cuanto a la clasificación de las contravenciones la normativa penal, la divide en orden ascendente, atendiendo la veracidad de la presunta pena que deba imponerse al contraventor que incurra en la falta de dichas contravenciones, dichas contravenciones establecen en el Código Orgánico Integral Penal, las penas y sanciones de las cuales deben sujetarse.

- **Contravenciones de Primera clase:** la pena privativa de libertad es de tres días, con la multa de un salario básico y 10 puntos menos en la licencia de conducir.
- **Contravenciones de Segunda clase:** multa de cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador y reducción de nueve puntos en el registro de la licencia de conducir.
- **Contravenciones de Tercera clase:** multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado y reducción de siete puntos cinco puntos en la licencia de conducir.
- **Contravenciones de Cuarta clase:** multa equivalente a treinta por ciento de un salario básico unificado y reducción de seis puntos en la licencia de conducir.
- **Contravenciones de Quinta clase:** multa equivalente al quince por ciento del salario básico unificado más la reducción de cinco puntos en la licencia de conducir.
- **Contravenciones de Sexta clase:** multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado más la reducción de tres puntos en la licencia de conducir.
- **Contravenciones de Séptima clase:** multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado más la reducción de uno punto cinco puntos en la licencia de conducir.

En mérito de lo expuesto, se observa el grado de la pena y la severidad de la sanción que, a diferencia de los actos delictivos, son menores, por lo cual, no afecta el

principio de libertad y ni la seguridad jurídica del ciudadano, pues estas sanciones son meramente administrativas.

2.1.3.3. Características

En cuanto a las características de las contravenciones en materia de tránsito estas tienen una particularidad al momento de su ejecución y juzgamiento, las mismas se clasifican en:

- Inevitabilidad

En efecto al momento de realizar la contravención el hecho debe ser imponible, en donde se aplique el cuidado y esfuerzo en relación al hecho a tratar, considerando su temporalidad, campo y persona.

En cuanto a la culpabilidad del hecho cometido, no se debe plantear la misión de diligencias en mérito de que al adoptarse ya no existiría la culpabilidad del hecho, sino que a su vez se transformaría en un caso fortuito, aun existiendo el hecho fortuito sigue enmarcando la inevitabilidad del hecho.

También el hecho puede ser extraordinario, lo cual no es diferente al hecho inevitable, puesto que las circunstancias del hecho no pueden preverse, esto ocasiona que el hecho no sea normal u ordinario.

- Hecho ajeno

En consideración al hecho ajeno, como fundamentación al mismo los accidentes de tránsito se enmarcan en los eximentes del caso fortuito o fuerza mayor, ya que nadie planifica cometer o ejercer algún tipo de accidente por eso la denominación, y en el Ecuador, estos hechos se encuentran sancionados como contravenciones de tránsito.

Como lo define (Gallegos S. , 2010), el hecho debe ser de presunción de responsabilidad, o externo al riesgo de una cosa, por lo cual, intervendría dentro de la hipótesis de causa ajena, esto se ejerce en materia penal y de tránsito, en cuanto los accidentes y actos delictivos.

Por lo tanto, en la normativa internacional y nacional, se establece que nadie puede ser sancionado por una circunstancia que no ha sido planificada, no ejerciendo la voluntad para ejecutarlo, ya que son hechos ajenos e imprevistos, lo que se sanciona con una multa y reducción de puntos en la licencia, especificando en el Ecuador, observando que existen diferentes clases de contravenciones.

2.1.3.4.Procedimiento

En el Código Orgánico Integral Penal, las contravenciones de tránsito e infracciones, serán procesadas mediante procedimiento expedito, establecido en el artículo 641 del mismo cuerpo normativo.

Las contravenciones penales, de tránsito e infracciones y contra los derechos de las personas usuarias y consumidoras y otros agentes del mercado serán susceptibles de procedimiento expedito. El procedimiento se desarrollará en una sola audiencia ante la o el juzgador competente, la cual se regirá por las reglas generales previstas en este Código. En la audiencia, la víctima y el denunciado si corresponde, podrán llegar a una conciliación, salvo el caso de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar. El acuerdo se pondrá en conocimiento de la o el juzgador para que ponga fin al proceso. (Asamblea Nacional, 2021)

El procedimiento expedito, es denominado un procedimiento especial en conjunto con el procedimiento abreviado, directo, en cuanto a que debe aplicarse al conocer o resolver las contravenciones de tránsito, por la particularidad de su aplicación.

- **Flagrancia:** el juzgamiento se realizará en una sola audiencia y en la misma el juzgador deberá dictar sentencia condenatoria o absolutoria. La sentencia tendrá efecto condenatoria o ratificatoria de inocencia, por lo cual, puede ser apelada en la Corte Provincial, solamente si la pena es privativa de libertad.
- **Impugnación:** si el ciudadano no impugna la boleta de tránsito en el término de tres días contados desde la citación, se entenderá como aceptada por voluntad, y el valor de la multa deberá ser pagado ante la entidad correspondiente.

- **Procedimiento Directo**

En la actualidad el Código Orgánico Integral Penal, suple la finalidad de establecer el poder punitivo del Estado, tipificando las infracciones penales, en sentido de indicar el procedimiento para el juzgamiento del hombre siguiendo los parámetros del debido proceso, promoviendo la reparación integral dirigida a la víctima.

De este modo el órgano judicial, busca evitar la impunidad del sospechoso, pero respetando las garantías y derechos ambas partes o sujetos procesales, se busca la

conciliación del poder punitivo en relación con el Estado, las garantías y derechos del ciudadano.

El procedimiento directo, enmarca todas las etapas del proceso penal, sean estas:

- Instrucción
- Evaluación
- Preparatoria de juicio
- Juicio

En cuanto a las etapas, se establecen en una sola audiencia, la misma que procede en delitos flagrantes sancionados con pena privativa de libertad de hasta cinco años y delitos contra la propiedad cuyo monto no ascienda de los treinta salarios básicos unificados, clasificados como flagrantes.

La competencia para la sustanciación de este proceso recae sobre el juzgador de garantías penales que califique la flagrancia, mediante el cual, en audiencia de calificación deberá señalar día y hora para la realización de la audiencia de juicio en procedimiento directo, la misma que se celebrará en el plazo de 20 días.

2.1.4. Principio de Proporcionalidad

2.1.4.1. Antecedentes del principio

Los principios surgen en razón a la necesidad de utilidad de aplicación e interpretación de una norma en el ámbito jurídico, en el cual, se establece la coercibilidad del mismo.

Para (Carbonell, Una historia de los derechos fundamentales, 2005), los principios son mandatos que optimizan, la caracterización del cumplimiento de diferentes grados y por la medida del cumplimiento ordenada y depende de las posibilidades fácticas, como también las jurídicas. Las posibilidades jurídicas son determinadas en razón a la regla, mediante los principios en un sentido contrario.

En consideración a lo antes mencionado, los principios son parte inherente del ser humano, y con el paso del tiempo, han evolucionado en conjunto con la sociedad, por medio del cual, los estados acogieron los principios dentro del derecho natural del hombre para transformarlos en razón al ordenamiento jurídico de cada país.

En la historia del ser humano los principios han evolucionado a nivel mundial a través del ordenamiento jurídico, de tal manera que el principio de proporcionalidad es muestra veraz de dicha evolución histórica y doctrinaria; diferentes tratadistas indican que este principio nace desde la perspectiva del filósofo Platón, quien manifiesta que la

pena debe ser estipulada en conformidad con la gravedad del delito. Por otra parte, se lo relaciona en razón al Principio del Ius Puniendi, ya que, los estados tienen una intervención mínima, o con limitantes. (Rojas, 2014)

Desde la perspectiva de los estados en cuanto a la Declaración Universal de Derechos Humanos, tratados y convenios ratificados, por los estados, este principio se establece dentro de la normativa constitucional, con la finalidad de limitar los poderes del Estado, en cuanto a las penas y la gravedad del delito cometido, ya que, para insertar una pena dentro de una normativa, debe existir un análisis crítico y analítico de los legisladores de cada Estado, pues se encuentra en balance la libertad y la inocencia de un ciudadano.

2.1.4.2. Definición

En cuanto a la definición del principio de proporcionalidad, se debe observar que el mismo es un principio constitucional, y en mérito del mismo, tomando como referencia al estado ecuatoriano, proclamado estado constitucional de derechos, y justicia social, se garantiza a todos los ciudadanos el respeto y acceso a los derechos, en equidad, igual y sin discriminación.

Los principios son base dentro de la solución de conflictos, pues no existe duda alguna que el Estado está arraigado a los mismos, y el principio de proporcionalidad no es la excepción.

La aplicación del principio de proporcionalidad en cuanto al abuso, y uso desmedido de las penas establecidas en la legislación, lo cual violenta los derechos y principios establecidos en la Constitución.

Entendiendo el ámbito de aplicación de este principio, (Villaverde, 2008), indica que la finalidad de este principio, es en razón a evitar que el Poder público, tenga la atribución de aplicar los límites de un derecho fundamental, y la vulneración de su contenido esencial.

Desde la perspectiva de Villaverde, el fin de los principios es la protección de los derechos del ciudadano, y en cuanto, al principio de proporcionalidad, es salvaguardar la imposición de la pena en determinación de la gravedad de los delitos cometidos, o de la infracción, ya que, de igual manera deben ser sancionados, por lo cual, como característica importante es garantizar la protección del bien jurídico protegido por los estados, como son, la vida, libertad, seguridad, entre otros.

Así mismo, el Ministerio de Justicia, establece que el principio de proporcionalidad se encuentra constituyendo el más conocido límite dentro de los derechos fundamentales, que en medida se superpone una barrera de intromisión no adecuada en la aplicación de los derechos. (Humanos, 2018)

2.1.4.3. Característica

Una de las características importantes dentro del principio de proporcionalidad, es que, al igual que muchos principios establecidos en la norma constitucional, de este se desprenden varios subprincipios:

- Principio de idoneidad

Según (Pulido, 2007), el juicio de idoneidad, dentro de los tipos penales busca acoger las exigencias derivadas del principio de lesividad entre las cuales se sitúa, como primer punto la exterioridad de la acción, en cuanto, a su tipificación, condición necesaria para verificar la relación que une la conducta prohibida con la afectación al bien jurídico.

- Principio de necesidad y de mínima intervención penal

De igual manera (Pulido, 2007) , establece que en el juicio de necesidad de la norma de sanción se enfoca en dos fases, la primera en orientar la verificación de la existencia de medios extrapenales suficientes para la protección del bien jurídico, que sean menos lesivos para el derecho fundamental afectados por la norma sancionadora, y segundo una vez verificado el primer punto se constata la tutela y si son suficientes los mecanismos no penales, se establece la clase y cuantía de la sanción prevista por el legislador y que la misma sea la mínima necesaria para el cumplimiento de los fines preventivos.

- Proporcionalidad en el sentido estricto

Según (Carbonell, El Principio de Proporcionalidad y la interpretación constitucional , 2008) indica, que la gravedad de la insatisfacción del principio, más importante debe ser la satisfacción del otro, esta regla se expresa dentro de la ley para la validación de la ponderación de cualquier clase de principio, y puede señalar como ley de ponderación.

2.1.5. La aplicación de penas y el principio de proporcionalidad.

El principio de proporcionalidad en el sentido doctrinal, incide dentro de un Estado de derecho, donde se busca garantizar y reconocer la importancia de los derechos y la aplicación del mismo. De este modo, debemos reconocer el Estado es un conjunto en razón a la ciudadanía, puesto que no existe un Estado sin la ayuda de las personas, y no siempre debe recaer la obligación en el Estado como tal sino en el derecho, y es ahí cuando hablamos que para que exista una buena política criminal debe existir una buena política social y cultural por parte del pueblo.

Por consiguiente, la Asamblea nacional es el poder legislativo encargado de elaborar y promulgar normativas correspondientes a la actualidad en derecho y la necesidad que surge dentro de la sociedad, ya que, son llamados a la protección del bien jurídico protegido por Estado y en este caso el procesado en el ámbito penal, tomando en consideración que el sujeto de estudio del presente proyecto de investigación en cuanto a las contravenciones se denominaría el contraventor, en un Estado que promulga la democracia y la justicia.

En cuanto a la normativa en materia de tránsito se ha ido reformado cada cierto tiempo en aras del avance tecnológico y de los actos criminales existentes en el país, así mismo en relación a las sanciones en este caso dentro de las contravenciones de tránsito, pero resulta ambiguo y existen lagunas jurídicas en cuanto al principio de proporcionalidad, y su aplicación en los procesos. Podemos observar que, aunque existe un avance a nivel de la normativa jurídica, nunca se complementara el vacío existente entre los procesos y sanciones, pues nace la duda en los casos de contravenciones de tránsito leve de primera, segunda y tercera clase si es necesario que el contraventor sea sancionado con la pena máxima en caso de la privación de libertad, recordando que hoy en día no existe una buena planificación dentro de los centros de rehabilitación social. es realmente necesario la privación de libertad en el caso de las contravenciones, siempre y cuando no tengan como resultado la muerte, o daños graves. El privar de libertad al contraventor, mejora el sistema de seguridad vial.

2.1.5.1. Clasificación de las contravenciones de tránsito dentro del Código Orgánico Integral Penal.

En el Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 371 se establece la definición de infracción de tránsito, es aquella acción u omisión de carácter culposos producidas en el ámbito de transporte y seguridad vial.

Desde el punto de vista de Jiménez de Azua el indica que las contravenciones son:

Acto jurídico que menoscaba el desarrollo de la seguridad vial, en razón del interés común del Estado, el mismo que se encuentra establecido dentro de la normativa penal en materia de tránsito, las cual produce que los delitos sean de carácter negligente, imprudente e inobservante ante la Ley. Así mismo como la falta de obediencia al agente de tránsito, a las señales, por parte de los conductores y de propio peatón. (Azua, 1950)

Para lo cual dentro del presente proyecto de investigación recae sobre las contravenciones de tránsito que sancionan con pena privativa de libertad, mismas que se encuentran en el COIP, en los artículos 383, 384, 385 y 386, siendo estas:

- Conducción de vehículo con llantas en mal estado.
- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan
- Conducción de vehículo en estado de embriaguez

Estos son los diferentes tipos de contravención que se sancionan, con multa, reducción de puntos y la más grave la pena privativa de libertad, si olvidar la clasificación de las clases de contravenciones que se encuentran en los artículos posteriores.

A juicio de Andino W. se establece la desproporcionalidad de las sanciones emitidas por parte del cuerpo normativo, ya que existe una ausencia del principio, y la finalidad del mismo es evitar que el poder público se atribuya competencia en la aplicación de límites en cuanto al derecho, por cuanto pueda recaer en una vulneración en razón de su aplicación. (Andino, 2011)

La aplicación del principio de proporcionalidad en nuestro Estado en cuanto a las contravenciones graves en el ámbito de tránsito, de encuentra de manera desmedida, por lo cual resulta ineficaz su aplicación y se estaría ante un cometimiento de un acto injusto, por lo que debe ejecutar la sanción adecuada con el fin de precautelar una posible vulneración de derechos constitucionales en aras de la administración de justicia.

Un ejemplo básico es el artículo 386 del COIP el mismo que indica sobre las contravenciones de primera clase que son las más leve, en cuanto a las otras, pero aun así tiene como resultado la sanción de pena privativa de libertad, multa y reducción de puntos un caso es cuando el conductor no cuenta con licencia de conducir, este tipo de sanciones no soluciona la problemática existen, y más bien desproporciona la pena.

2.2. Marco Legal

2.2.3. Constitución de la República del Ecuador

En cuanto al presente marco legal, se debe tener en consideración lo establecido en el artículo 1 de la Constitución, en mérito de la derechos y garantías del ciudadano, donde, indica que el Estado ecuatoriano, es un estado constitucional de derecho y justicia social. En razón a esto, la presente investigación se desarrolla en virtud de la afinidad del principio de proporcionalidad en cuanto a las contravenciones de tránsito.

Artículo 11 numeral 4.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

4. Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales (Asamblea Nacional, Constitución del Ecuador, 2008)

Artículo 75.- Toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley. (Asamblea Nacional, Constitución del Ecuador, 2008)

Artículo 76 numeral 6.- - En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. (Asamblea Nacional, Constitución del Ecuador, 2008)

Artículo 82.- El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes. (Asamblea Nacional, Constitución del Ecuador, 2008)

Estos artículos de la Constitución de la República del Ecuador son parte fundamental dentro de los principios constitucionales, en cuando al debido proceso, ya que, al momento de cometer algún tipo de infracción o contravención, el ciudadano está dotado de principios y garantías, que establecen los tratados y convenios ratificados por el Estado así mismo con la norma Suprema. Por tal motivo, en razón del ejercicio de la acción penal, siempre se debe tomar como referencia los principios constitucionales.

2.2.4. Tratados y Convenios Internacionales

2.2.4.1. Declaración Universal de los Derechos Humanos

Artículo 8.- Toda persona tiene derecho a un recurso efectivo, ante los tribunales nacionales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la constitución o por la ley. (ONU, Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948)

Artículo 10.- Toda persona tiene derecho, en condiciones de plena igualdad, a ser oída públicamente y con justicia por un tribunal independiente e imparcial, para la determinación de sus derechos y obligaciones o para el examen de cualquier acusación contra ella en materia penal. (ONU, Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948)

Artículo 11.-

1. Toda persona acusada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad, conforme a la ley y en juicio público en el que se le hayan asegurado todas las garantías necesarias para su defensa.

2. Nadie será condenado por actos u omisiones que en el momento de cometerse no fueron delictivos según el Derecho nacional o internacional. Tampoco se impondrá pena más grave que la aplicable en el momento de la comisión del delito. (ONU, Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948)

2.2.4.2. Declaración Americana de los Derechos del Hombre

Atendiendo a la Declaración Americana de los derechos y deberes del hombre (OEA, 1948) en su artículo 1 indica que toda persona tiene derecho a la vida, libertad y seguridad, en cuanto a su integridad, como ser humano y ciudadano.

El artículo 8 *ibidem*, establece el derecho de residencia y tránsito, en donde todo ser humano tiene derecho a fijar el territorio del Estado su residencia o domicilio, de igual manera la libre circulación.

2.2.4.3. Pacto de San José de Costa Rica

El artículo 8 del Pacto de San José, establece las garantías judiciales que debe tener el ciudadano dentro del Estado por cuanto deben ser protegido por el mismo ente a través de las estipulaciones dentro de las normativas legales, en cuanto a la protección de los principios de inocencia, proporcionalidad, igualdad, libertad. (Organización de los Estados Americanos, 1969)

2.2.4.4. Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos.

El artículo 14, indica la protección que deben tener los ciudadanos en razón de sus derechos, en este sentido cuando cometen alguna, infracción, contravención o delito, por cuanto, los juzgados y sus autoridades deben ser neutrales, y establecer la sanción o pena en cuanto a derecho y lo establecido en la normativa. (ONU, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. , 1966)

2.2.5. Código Orgánico Integral Penal

Artículo 12 numeral 16.- Derechos y garantías de las personas privadas de libertad. - Las personas privadas de libertad gozarán de los derechos y garantías reconocidos en la Constitución de la República y los instrumentos internacionales de derechos humanos:

16. Proporcionalidad en la determinación de las sanciones disciplinarias: las sanciones disciplinarias que se impongan a la persona privada de libertad, deberán ser proporcionales a las faltas cometidas. No se podrán imponer medidas sancionadoras indeterminadas ni que contravengan los derechos humanos. (Asamblea Nacional, 2021)

Con el artículo antes expuestos, se relaciona en correspondencia a los artículos 386 al 392, por medio del cual se establecen los tipos de contravenciones de primer a séptima clase, en cuanto a las garantías del principio de proporcionalidad de la pena o sanción, y en el caso del Ecuador las multas en razón al cálculo del salario básico unificado y la reducción de puntos en la licencia.

Artículo 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado. - La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción. (Asamblea Nacional, 2021)

Artículo. 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. - La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas. (Asamblea Nacional, 2021)

Art. 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez. - La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador (Asamblea Nacional, 2021)

2.2.6. Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

Artículo. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos. (Nacional, Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial., 2021)

Artículo. 147.- Jurisdicción y competencia. - El juzgamiento de las infracciones de tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, corresponderá en forma privativa a los jueces competentes dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial.

Para el control y ejecución de las contravenciones de tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, serán competentes los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos, la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador, dentro de la circunscripción territorial donde haya sido cometida la contravención en función de su jurisdicción y competencia.

Cuando los agentes de tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados o los vigilantes de la Comisión de Tránsito del Ecuador vayan a sancionar una contravención y exista ataque o resistencia por parte del presunto o los presuntos

infractores o de terceros, podrán requerir la asistencia de la Policía Nacional del Ecuador. (Nacional, Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial., 2021)

2.2.7. Derecho Comparado

2.2.7.1. Legislación de Chile

Dentro de la legislación chilena encontramos las sanciones a las contravenciones en materia de tránsito de la siguiente manera:

Como expresa Byron Albuja, en materia de tránsito se introduce diversas modificaciones, ya que en la actualidad los procedimientos que aplican los Carabineros de Chile, como la prueba de alcoholemia, y el alcohotest, resultan un poco obsoletas, por lo cual se agrega una nueva prueba la denominada prueba de respiración evidencia, que permite obtener resultados en minutos sin necesidad del traslado del infractor un centro de salud, el cual tendrá un mismo valor probatorio en el proceso. (Albuja, 2015)

- Para quien conduzca en estado de embriaguez será sancionado con una multa de 1 a 5 UTM, y la suspensión de su licencia de conducir por un período de 3 meses. En el caso de existir daños o lesiones leves será sancionado con la misma multa, sin embargo, se suspenderá su licencia de conducir durante 6 meses.
- En el caso de las lesiones menos grave, se sancionará con pena privativa de libertad en su grado mínimo o con multa de 4 a 10 UTM, en conjunto con la suspensión de la licencia de conducir por nueve meses.
- En el caso de las lesiones graves, la pena será la privación de libertad y suspensión de la licencia de conducir por un período de 18 a 36 meses.
- La persona que hiera, golpee o maltrate de obra a otro o cause la muerte recibirá en su grado mínimo una multa de 20 a 30 UTM, y suspensión de la licencia por un plazo de 36 a 60 meses, según lo indique el juzgador.
- En los casos de reincidencia, se interpondrá la pena correspondiente y suspensión de la licencia de conducir por el tiempo que estime el juzgador, el mismo que no podrá ser inferior a 48 y mayor a 72 meses.
- Si en la reincidencia tuviera como resultado lesiones graves o muerte, se interpondrá la pena prevista para el delito y se aplicara la inhabilidad para el conductor.

De igual manera si el juez estimara conveniente estas sanciones o penas privativas de libertad podrán sustituirse con la prestación de servicios en beneficio de la comunidad, es decir permitiendo que el infractor se beneficie de esta medida y no se restrinja su libertad, por otro lado, beneficie a la comunidad en la realización de trabajos a favor de la misma.

2.2.7.2.Legislación de Bolivia.

En la legislación boliviana, específicamente en la Ley 259 en su capítulo IV, establece las contravenciones de tránsito que rigen dentro del trabajo comunitario:

- En su artículo 10 indica que el trabajo comunitario, es aquel servicio en pro de la colectividad, siendo esta una sanción alterna al pago de multa en los casos que corresponda.
- En el artículo 11 del mismo cuerpo normativo indica el horario en el cual se va a desarrollar la prestación de este servicio comunitario:
 1. El servicio comunitario se cumplirá dentro de los días y horas no laborables, las personas en debido cumplimiento serán supervisadas por la Policía Boliviana o el Gobierno Autónomo Municipal.
 2. El cálculo de horas de servicio comunitario deberá ser equivalentes a 50 por cada dos horas en realizar el servicio.
 3. Las autoridades del Gobierno Autónomo Municipal en conjunto con la Policía Boliviana deberán elaborar cronogramas en donde se establecerá, lugar, horario, objeto, supervisores y plazo máximo donde se va a implementar el servicio comunitario.

Para la tratadista Angela Gómez, la legislación boliviana se encuentra dispersa y modo de sistematizar las contravenciones con respecto de las sanciones no se encuentra adecuado dentro del orden jurídico. (Gómez A. , 2012)

Así mismo, el artículo 12 del mismo cuerpo normativo indica que el infractor deberá dirigirse con el documento de o papeleta de la infracción a la Oficina de Conciliación Ciudadana, para verificar y constatar el cronograma de trabajo comunitario, el cual ha sido establecido por el Gobierno Autónomo Municipal.

Por otra parte, si el conductor se encontrare en estado de embriaguez según lo indica el artículo 13 de la ley, la autoridad correspondiente como lo es la Policía Boliviana, por medio de las pruebas correspondientes esto es la prueba de alcoholemia

se verificará si el conductor se encuentra en estado de embriaguez. Si existe negativa de la persona al realizarse la prueba de alcoholemia se aplicará la sanción establecida, de igual forma el artículo 14 señala los distintos métodos para la medición de la prueba de alcoholemia, las mismas que tendrán igual validez y la aplica será por parte de la misma Policía Boliviana, en virtud de las circunstancias y del origen de la contravención.

Para hacer efectivo el servicio comunitario, el artículo 16 implementa sanciones que inhabilitan temporal o parcialmente la licencia de conducir, en concordancia con el artículo 34 de la norma, tratando la viabilidad del proceso mediante la resolución por parte del Órgano de Operaciones de Tránsito, en ejecución del principio de proporcionalidad, buscando medidas coercitivas en el plano del socio educación, en la cual se establece 10 horas de prestación de servicio comunitario.

Tabla 1 Principio de proporcionalidad

Principio de Proporcionalidad	
Alemania	Dentro de la constitución de Alemania no se establece el principio de proporcionalidad y no es regulado de manera expresa, pero se lo califica como máxima constitucional, por ende, no se encuentra expresa en la normativa Penal y vial. Por otro lado, las sanciones en materia de contravención son en razón a multa y horas de servicio comunitario.
España	En la gran mayoría de doctrina Penal se establece el acuerdo en el reconocimiento de un rango constitucional en base del principio de proporcionalidad, pero no se encuentra consagrado en el mismo.
Colombia	La variante del principio de proporcionalidad sin la interdicción del exceso o prohibición de sanciones excesivas, son el criterio de control en base constitucional frente a la normativa en relación del punto de vista de la afectación del derecho de defensa.

Fuente: (Arturo & Adriana, 2019)

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

2.2.8. Marco Conceptual

Dentro de la investigación que recabo información base, en donde existen diferentes palabras que necesitan ser ingresadas en el presente marco, para su entendimiento.

- **Contravención:**

Son aquellas infracciones de carácter flagrante, en donde el agente de tránsito actúa de forma inmediata en conocer el cometimiento, teniendo como requisito sine-quantón que el agente observe directamente la violación de la normativa, por parte del contraventor. (Silva, 2012)

- **Infracción:**

Se la representa como una contravención en cuanto a la norma y característica de la conducta del infractor, la misma que está tipificada en un cuerpo legal, la misma que no depende del carácter culposos del infractor. (García, 2014)

- **Garantía Constitucional:**

Son aquellas que se encuentran establecidas en la Carta Magna, se cumplirán, y respetarán, así mismo como serán aplicable en todo proceso, respetando los derechos que en ella se consagran, tanto en el ejercicio de carácter privado y público. (Ossorio, 1995).

- **Tutela judicial:**

Se denomina en cuanto al orden estatal del deber administrar en base a una justicia penal, civil, la misma que debe ser entendida de forma amplia, y de no ejecutarse podría deberse a una interpretación restrictiva de la normativa constitucional, esto a su vez de la efectividad de los derechos. (Balaguer, 2014)

- **Privación de libertad:**

Despojar a una persona de lo que le pertenece o de aquello que tiene derecho. (Burbano, 2012)

- **Ius Puniendi:**

De acuerdo con Ramiro Ávila, el establece que el Ius Puniendi, es aquel poder punitivo que se transforma en una intervención en el ejercicio de los derechos humanos, el mismo que justifica cuando es necesario, y cuando se vulnera los bienes jurídicos protegidos por el Estado. (Ramiro, 2008)

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3. Metodología

La metodología de la investigación es aquella que nos permitirá verificar el correcto desarrollo y aplicación del problema a tratar en el presente proyecto investigativo, para lo cual, según Bastar, la metodología se encarga del estudio crítico de los procedimientos, y medios aplicados por los seres humanos, que permiten alcanzar y crear el conocimiento en el campo de la investigación científica” (Bastar, 2012).

Dentro de la presente investigación, los investigadores, han realizado un estudio exhaustivo de los tipos de métodos a aplicar, por lo que se ha planteado los siguientes métodos de investigación:

- **Método Deductivo:** Con la aplicación de este método, en la investigación se trata de partir de lo general a lo particular, es decir, de investigar y recolectar información en base a la problemática, para después reducir dicha información en un análisis concreto.
- **Método Analítico - Sintético:** Se encarga de estudiar los hechos, como principal punto partiendo de la descomposición del objeto de estudio, para observar sus causas, efectos y naturaleza. Este método permite comprender mejor el comportamiento de lo que se va a tratar y establecer nuevas teorías. En base a nuestra investigación se realizará la respectiva interpretación del derecho a profundidad, analizando cada paso que se dé, de una manera sistemática.
- **Método Histórico Comparativo:** Indagación y esclarecimiento de los fenómenos culturales, en donde, se logra establecer semejanzas de dichos fenómenos, llegando a una conclusión sobre su parentesco genético. Comparación de leyes, en este caso con la de Chile, siendo el tema referente a la presente tesis. Analizando cada tipo de investigación, cumpliendo con cada laguna legal existente en el ordenamiento jurídico.
- **Método Histórico Jurídico:** La formación histórica no se limita, por ende, se necesita indagar en el pasado para obtener, transmitir aquella información obtenida llegando a comprender el presente y el futuro. Como lo indica Stahl “la aportación de la Escuela histórica no consiste en haber cultivado la historia del Derecho sino en haberla considerado formando parte integrante y esencial del

Derecho”. En la presente tesis se dará el respectivo seguimiento a la institución jurídica perteneciente a nuestro tema a tratar.

3.1. Tipo de investigación

La existencia de los diferentes tipos de investigación, nos permite investigar y recopilar información aplicable en el presente proyecto de investigación, por lo cual, es importante saber cómo cada tipología de investigación influye dentro de la problemática a plantear, por lo que, se ha aplicado lo siguientes tipos:

- **Jurídico Descriptivo:** Se aplica de manera pura el método analítico a un tema jurídico, es decir, descompone un problema jurídico referente a sus diversos aspectos. El tema debe ser limitado correctamente, para utilizar el método de análisis y descomposición del mismo. Este tipo de investigación se centra en el análisis descriptivo del tema central, por cuanto nuestro tema de tesis, se relaciona a la viabilidad de los temas de tránsito, es decir, todo lo que debemos direccionar el análisis en un punto específico.
- **Jurídico Propositivo:** En la investigación jurídica propositiva, se busca evaluar los puntos de inflexión o de fallo para con la normativa o sistema jurídico. Este tipo de investigación es conocido por evaluar los defectos de las normas o sistemas, con el fin de contribuir con posibles soluciones.
- **Jurídico Comparativo:** Se relaciona con normas de carácter internacional, por medio del cual nuestra tesis establecerá un análisis comparativo en conjunto con la problemática principal, estableciendo semejanzas y diferencias entre las instituciones jurídicas que se trataran dentro de la tesis.

3.2. Enfoque de la investigación

En la aplicación de la metodología el investigador deberá aplicar los enfoques de la investigación que se encuentran enmarcados en razón a los objetivos de la investigación, en el cual, se busca obtener la validez de resultados.

Los enfoques aplicados en la presente investigación son: enfoque cualitativo y enfoque cuantitativo, obteniendo la aplicación de un enfoque mixto.

La unión de los dos enfoques conforma el enfoque mixto, el cual se aplicará en la presente investigación, en donde, se utilizará las fortalezas de los dos enfoques,

combinándolos y tratando de minimizar aquellas debilidades potenciales. Esto implica recolección y el análisis de los datos cualitativos y cuantitativos en un mismo estudio.

- **Enfoque Cualitativo:** Su objetivo es la descripción de las cualidades de un fenómeno, indaga y tiene como finalidad abarcar una parte de la realidad, descubriendo tantas cualidades sean posibles, es decir, dar a conocer un alcance a profundidad en lugar de exactitud, probando teorías o hipótesis. En el presente enfoque se aplicará como técnica de recolección de datos la entrevista, la misma que se encuentra dirigida a Abogados en libre ejercicio y funcionarios públicos del poder judicial.
- **Enfoque Cuantitativo:** Por medio de este método se permite examinar los datos de manera numérica, es decir, más exacta, especialmente en el campo estadístico. Está orientada a obtener resultados en donde indica una realidad estática. El resultado obtenido será resuelto a través de la tabulación de los datos estadísticos. De este modo se utilizará como técnica la encuesta.

3.3. Técnica e instrumentos

Las técnicas e instrumentos de recolección de datos a aplicar en la presente investigación son la encuesta y la entrevista.

- **Entrevista:** Técnica de recolección de datos a través de una conversación profunda y directa con las personas entrevistadas, en donde se da una interacción especial y exclusiva entre el entrevistador y las personas entrevistadas, el propósito es recolectar información con la diferencia que se da de una manera directa y más amplia, siendo las respuestas de manera oral o por escrito.
Las entrevistas nos ayudaran a recolectar información a través de la experiencia laboral de los diferentes entrevistados los mismos que recaen en Abogados en libre ejercicio y funcionario públicos del poder judicial.
- **Encuesta:** Instrumento de investigación en la cual contiene una serie de preguntas cerradas, para que la persona encuestada de su criterio seleccionando las respuestas que contiene cada pregunta dentro de la encuesta. Este instrumento de investigación se lo realiza en una población determinada, basándose al tema elegido.

Las encuestas nos ayudaran a recolectar información a través de las preguntas aplicadas a una porción de la población, esto es a través de la aplicación de un tipo de muestra, la misma que ha sido dirigida al Foro de abogados del Guayas, por lo cual será necesario la aplicación de un cuestionario estandarizado, a través de un banco de preguntas.

3.4. Población

En razón a la delimitación del problema dentro de la presente investigación, se ha obtenido como población, a los señores Jueces de las Unidades Judiciales y Agentes Fiscales, así como los profesionales que se encuentran inscritos en el Foro de Abogados de la Provincia del Guayas, por lo cual se ha obtenido un total referencial de (17,050 registros en total del Guayas).

Tabla 2 Población

Encuestados	Entrevistados
101	3

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

3.5. Muestra

Dentro del presente trabajo de investigación, en razón al conjunto de la población se aplicó el tipo de muestra **NO PROBABILÍSTICA**, siendo esta la muestra por conveniencia, la cual se denomina por conveniencia, en virtud a la facilitación o agilización de la obtención de la muestra, sin la aplicación de una fórmula numérica. Este tipo de muestra ha sido aplicada por parte de los investigadores, en razón a que el presente proyecto investigativo se ha desarrollado en aras de la pandemia, lo cual imposibilita la realización de un tipo de muestra probabilística en virtud al valor de la muestra.

Resultado de la muestra: 101 encuestados.

3.6. Análisis de resultados

3.6.3. Encuesta: análisis y resultados.

Pregunta 1

1. ¿Ha estado inmerso alguna vez en un proceso de tránsito?

Tabla 3 Proceso de tránsito

Proceso de tránsito

Detalle	Datos	Porcentaje
Si	45	44,6%
No	56	55,4%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

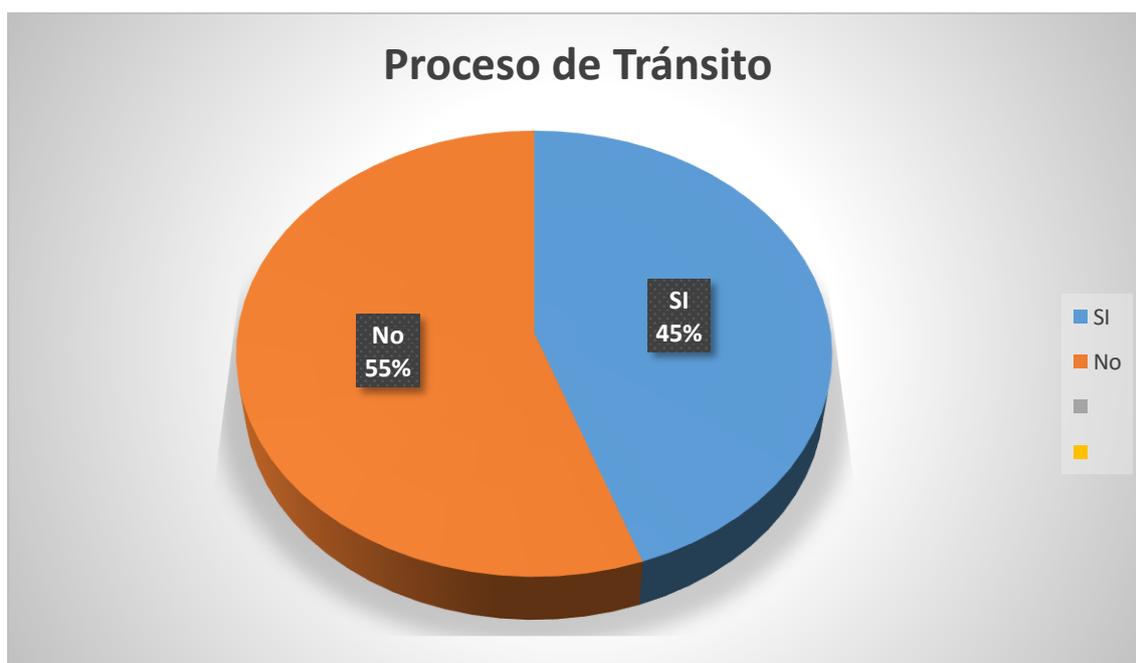


Figura 1 Proceso de Tránsito

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

En mérito de la tabulación de los resultados, se ha observado que el 44,6% de abogados en libre ejercicio “SI” se ha involucrado en un proceso de tránsito, así como el 55,4% “NO” se ha visto involucrado en un proceso de tránsito.

Pregunta 2

2. ¿Ha laborado como jurista en algún problema en materia de tránsito?

Tabla 4 Experiencia Laboral

Experiencia Laboral

Detalle	Datos	Porcentaje
Si	96	95%
No	5	5%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)



Figura 2 Experiencia Laboral

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

De conformidad con los resultados, el 95% de los encuestados indica que “SI” tiene experiencia laboral y el 5% “NO” tiene experiencia laboral en materia Penal en procesos de tránsito.

Pregunta 3

3. Para usted las sanciones de tránsito recogidas actualmente en la legislación ecuatoriana son:

Tabla 5 Sanciones de tránsito

Sanciones de tránsito

Detalle	Datos	Porcentaje
Breves	33	33%
Severas	47	47%
Justas	21	20%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

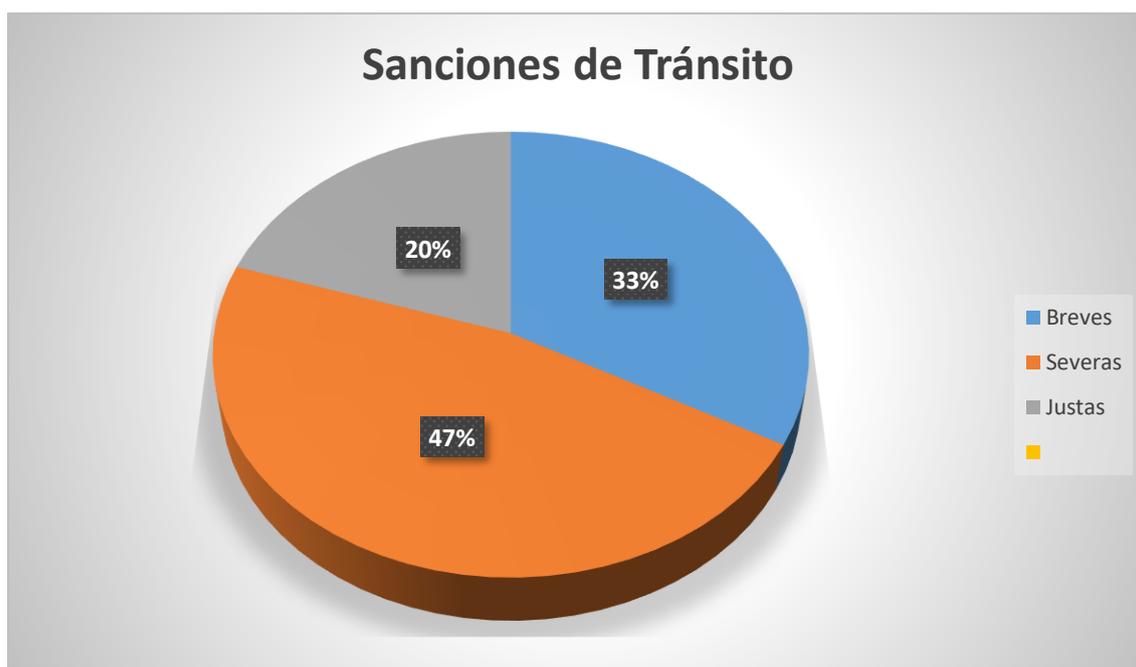


Figura 3 Sanciones de tránsito

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

De conformidad con los resultados de las encuestas el 47% indica que las sanciones estipuladas en la normativa ecuatoriana son “SEVERAS”, el 33% que son “BREVES” y el 20% que son “JUSTAS”.

Pregunta 4

4. ¿Considera usted, viable la aplicación de las medidas de prisión preventiva, para aquellos casos en donde el conductor haya ocasionado un accidente de tránsito en estado de embriaguez?

Tabla 6 Accidentes de tránsito en estado etílico

Accidentes de tránsito en estado etílico

Detalle	Datos	Porcentaje
Si	93	92,1%
No	8	7,9%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)



Figura 4 Accidentes de tránsito en estado etílico

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

En razón a los resultados de las encuestas, el 92,1% de los encuestados indico que “SI” se debe aplicar la medida cautelar de ultima ratio como lo es la prisión preventiva, por otro lado, el 7,9% “NO” considera viable la aplicación.

Pregunta 5

5. ¿Considera usted, que se debe reemplazar la pena privativa de libertad por trabajos comunitarios en cuanto a tránsito se refiere, dependiendo a la gravedad y a la responsabilidad del infractor?

Tabla 7 Trabajo comunitario

Trabajo comunitario

Detalle	Datos	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	11	10,9%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente de acuerdo	46	45,5%
De acuerdo	38	37,7%
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	6	5,9%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

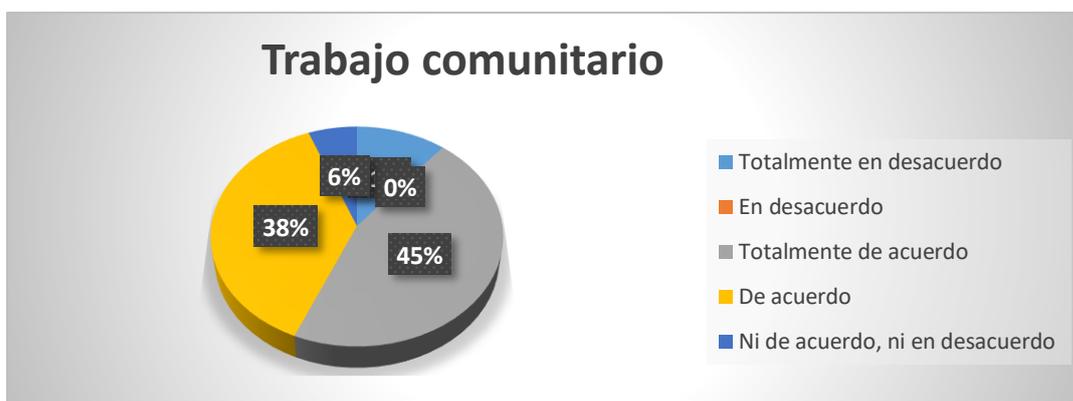


Figura 5 Trabajo comunitario

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

De conformidad con los resultados de las encuestas realizadas, el 45,5% se encuentra totalmente de acuerdo, con que se reemplace la pena privativa de libertad por trabajo comunitario.

Pregunta 6

6. ¿Cree usted que sería conveniente reemplazar la pena privativa de libertad por arresto domiciliario si es que no existe agravante?

Tabla 8 Arresto domiciliario

Arresto domiciliario

Detalle	Datos	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	7	7%
En desacuerdo	2	1%
Totalmente de acuerdo	43	43%
De acuerdo	39	39%
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	10	10%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)



Figura 6 Arresto Domiciliario

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

En mérito de los resultados de la tabulación, 43% se encuentra totalmente de acuerdo, con que se reemplace la pena privativa de libertad por el arresto domiciliario.

Pregunta 7

7. En el caso de los conductores sin licencia ¿Cree usted, que sería conveniente sancionar al propietario del vehículo y no privarlo de la libertad al conductor?

Tabla 9 Sanción al propietario del vehículo

Sanción al propietario del vehículo

Detalle	Datos	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	4	4%
En desacuerdo	1	1%
Totalmente de acuerdo	63	62,4%
De acuerdo	29	28,6%
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	4	4%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

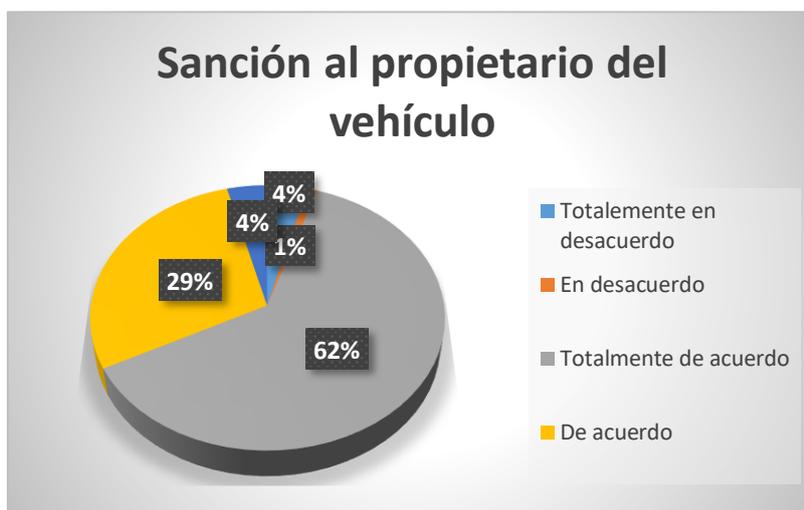


Figura 7 Sanción al propietario del vehículo

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación:

En consideración a la tabulación, el 62,4% de los encuestado se encuentra de acuerdo con sancionar al dueño del vehículo y no privar de la libertad al conductor.

Pregunta 8

8. ¿Considera usted que los procedimientos a los que están obligados los agentes de tránsito en la aprehensión de personas son los correctos?

Tabla 10 Agentes de tránsito y la aprehensión

Agentes de tránsito y la aprehensión

Detalle	Datos	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	13	13%
En desacuerdo	2	1%
Totalmente de acuerdo	46	46%
De acuerdo	35	35%
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	5	5%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

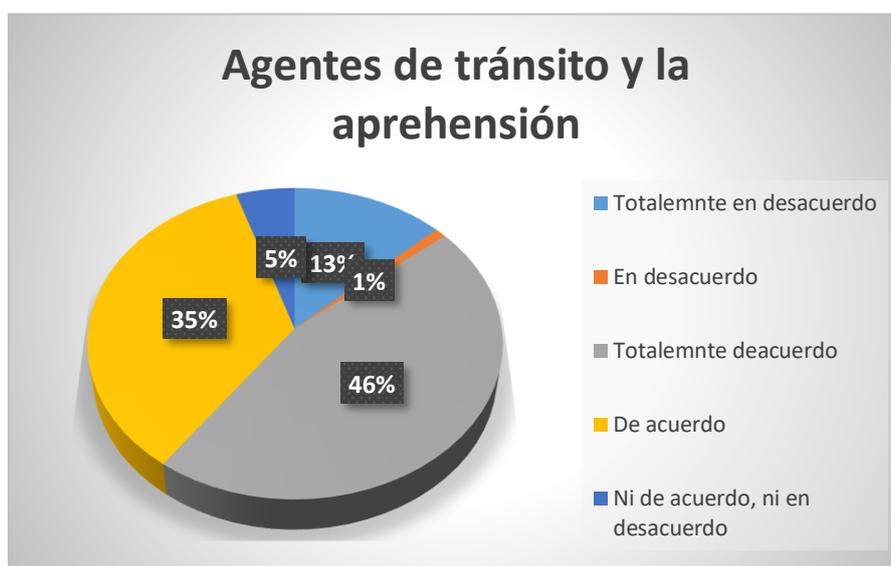


Figura 8 Agentes de tránsito y la aprehensión

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

De conformidad con los resultados de las encuestas dirigida a abogados en libre ejercicio, el 46% está totalmente de acuerdo, el 35% de acuerdo, que los procedimientos que aplican

Pregunta 9

9. Si las leyes de tránsito fueran más severas, pero a la vez más justas ¿cree usted que bajaría el índice de mortalidad por accidentes de tránsito en el Ecuador?

Tabla 11 Índice de mortandad en accidentes de tránsito

Índice de mortandad en accidentes de tránsito

Detalle	Datos	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	2	2%
En desacuerdo	1	1%
Totalmente de acuerdo	61	61%
De acuerdo	35	35%
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	2	2%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

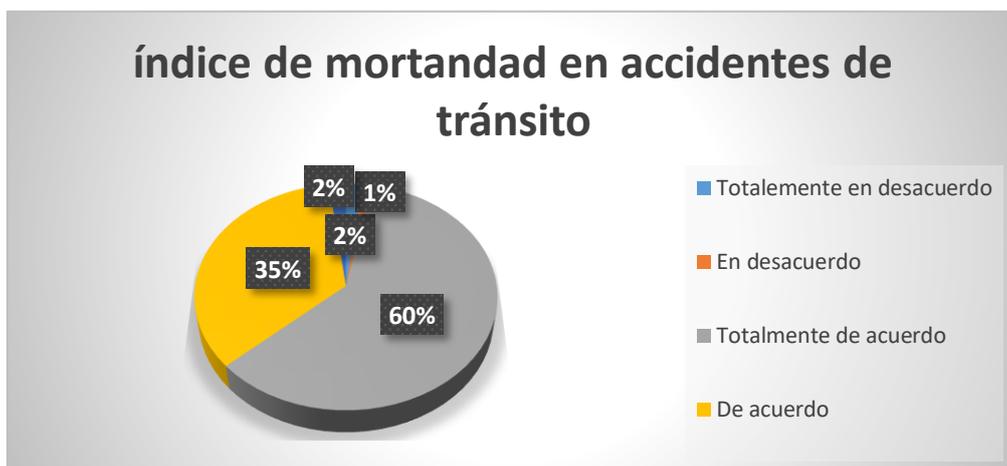


Figura 9 Índice de mortandad en accidentes de tránsito

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

En consideración a los resultados, el 61% de los encuestados ha indicado que se encuentra totalmente de acuerdo con que se aplican leyes más justas y menos severas en cuanto a la gravedad de la infracción.

Pregunta 10

10. ¿Considera usted que los actuales procedimientos motivan a que el conductor abandone el lugar del suceso?

Tabla 12 Abandono del lugar del suceso

Abandono del lugar del suceso

Detalle	Datos	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	1	1%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente de acuerdo	50	49,5%
De acuerdo	47	46,5%
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	3	3%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)



Figura 10 Abandono del lugar del suceso

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

En virtud de las respuestas de la encuesta realizada a abogados en libre ejercicio, el 49,5% se encuentra totalmente de acuerdo con que los procedimientos actuales desmotivan al conductor, lo cual incide que abandone el lugar de los hechos.

Pregunta 11

11. ¿Considera usted, efectiva la sanción de privación de libertad en los casos de accidentes de tránsito?

Tabla 13 Privación de libertad

Privación de libertad.

Detalle	Datos	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	2	2%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente de acuerdo	54	53,5%
De acuerdo	41	40,6%
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	4	4%
Total	101	100,0%

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

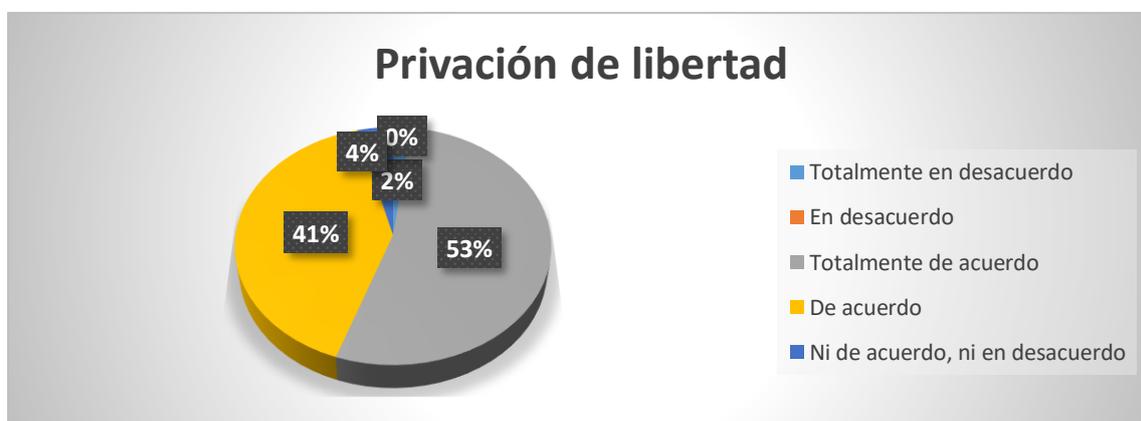


Figura 11 Privación de libertad

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Análisis e Interpretación

En consideración con los resultados de la encuesta realizada a abogados en libre ejercicio el 53,5% se encuentra totalmente de acuerdo en la aplicación de la pena privativa de libertad en casos de accidente de tránsito, así mismo el 40,6% de los encuestados está de acuerdo, el 4% ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 2% totalmente en desacuerdo.

3.6.4. Entrevistas

Tabla 14 Entrevista 1

Entrevista 1	
Entrevistado:	Diego Vinicio Chango Llerena
Perfil Profesional:	Agente Fiscal (Coordinador de la Unidad de Flagrancia de Tránsito).
<p>1. En base a su experiencia, ¿Cree usted que el procedimiento que se realiza en la aprehensión de personas por contravenciones y delitos de tránsito es justo?</p> <p>Teniendo como punto de partida el análisis del derecho comparado en cuanto a temas de accidente logia vial y los procedimientos en sucesos de tránsito, tal como ocurre en Chile y otros países, en los que los conductores no quedan aprehendidos posterior a un accidente de tránsito, considero que no estamos preparados para adoptar este estilo de procedimientos, por dos principales motivos.</p> <ul style="list-style-type: none">- En primer lugar, por la cultura vial que tenemos como conductores, peatones, ciclistas, etc., no nos permite que se tenga la colaboración de todos los participantes, ya que, al presentarse un escenario de un accidente de tránsito, lo que generalmente ocurre es que la persona que se presume responsable, pretende evadir su responsabilidad y huye del lugar de los hechos, sin importar que atrás deje personas lesionadas que necesitan atención médica urgente o personas fallecidas.- El segundo motivo, es la carencia de dispositivos electrónicos en las vías, que nos permitan tener captado en videos de seguridad el momento del accidente, con lo cual en lo posterior se pueda utilizar para las diligencias investigativas y lograr obtener elementos de convicción suficientes para el enjuiciamiento del presunto responsable. <p>Por estos dos motivos, considero que el procedimiento que tenemos al momento, es el que mejor se adecúa a nuestra realidad; además, este cumple con los requisitos exigidos por las normas constitucionales y legales, lo que lo convierte en un procedimiento que no vulnera las garantías básicas del debido proceso y precautela tanto el derecho de las víctimas y de los procesados.</p>	

Sin embargo, estimo que el norte de nuestra función como operadores de justicia y acogiendo el hecho de que los accidentes de tránsito son por su naturaleza culposos, es el de implementar reformas que nos direccionen a que se pueda implementar procedimientos similares a los que se manejan internacionalmente.

2. ¿Considera conveniente reformar la ley de tránsito?

Existen muchos aspectos de la Ley de Tránsito y su Reglamento, así como del COIP, que deben ser reformados, pero estos deben ir acompañados de procesos de concientización en los usuarios viales y de infraestructura que nos permita obtener la realidad histórica de los hechos, evitando que muchos casos queden en la impunidad por falta de recurso.

3. ¿Considera que es viable aprehender a una persona para la audiencia de flagrancia cuando no se encuentre evidencia de responsabilidad al momento del accidente de tránsito?

El hecho de que una persona quede en calidad de aprehendido por un accidente de tránsito, no vulnera su presunción de inocencia, ya que nuestro ordenamiento jurídico establece que al verificar que nos encontramos en una situación de flagrancia (Tres situaciones según el COIP), estas personas deben ser puestas a conocimiento del Juez competente. Es en ese momento, en el que Fiscalía, de existir suficientes elementos de convicción, podrá iniciar el procesamiento penal (Art. 591). En caso de que no se cuente con los suficientes elementos, o existan dudas sobre la presunta responsabilidad, puede dar inicio a una fase de investigación previa (Art. 580), sin que esto signifique que el hecho quede en la impunidad.

4. En virtud a su experiencia laboral, ¿Cree usted que es prudente reemplazar las penas privativas de libertad, por trabajos comunitarios, teniendo en consideración la gravedad y responsabilidad del infractor?

En temas de contravenciones, si considero que se las puede reemplazar con trabajos comunitarios y programas de capacitación en educación vial.

En delitos de tránsito, si dependerá de la gravedad de las consecuencias del accidente, sin embargo, ya existen figuras en las que se le da la oportunidad al responsable del accidente, a que pueda resarcir el daño causado y no cumpla con la pena privativa de libertad, como por ejemplo la conciliación y en el caso de que ya sea sentenciado, la suspensión condicional de la pena.

5. En base a su experiencia y conocimiento le parece justa la sanción que se le aplica al conductor que circula en vehículos con neumáticos lisos o en mal estado (pena privativa de libertad de cinco a quince días).

No considero justo una sanción tan alta por este motivo, pero si una sanción pecuniaria, reducción de puntos y la obligación de asistir a eventos de capacitación y que el vehículo sea retenido hasta que cuente con llantas que cumplan con la norma.

Cuál es la finalidad de estas sanciones que contiene la norma, que a simple vista parece ilógica; esto radica en los estudios que se han realizado sobre los efectos de frenado con neumáticos en mal estado, lo que genera un riesgo alto de accidentes graves. Sin embargo, el tema de la sanción debe ir también direccionada a la cooperativa, en caso de que sea un transporte de servicio público.

Análisis de la entrevista:

Una vez realizada la entrevista al Msc. Diego Chango Llerena quien se desempeña como Agente Fiscal, el indica que, aunque la normativa sea expresa, todo se encuentra ligado con una política criminal y vial en estos casos, pero también se debe tener en consideración la cultura y educación vial del ciudadano, puesto que no todo se soluciona con la reforma normativa, ya que depende mucho el respeto por parte del conductor y peatón.

Fuente: Fiscalía Unidad de Flagrancia.

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Tabla 15 Entrevista 2

Entrevista 2	
Entrevistado:	Abg. Wilmer Aníbal Velasco Orellana.
Perfil Profesional:	Abogado en libre ejercicio - Agente de la Comisión de Transito del Ecuador.
<p>1. En base a su experiencia, ¿Cree usted que el procedimiento que se realiza en la aprehensión de personas por contravenciones y delitos de tránsito es justo?</p> <p>Considero que es justo, en razón a la gravedad de las contravenciones, en donde si debe aplicarse la pena privativa de libertad. Este tipo de sanción tiene como finalidad que el conductor no vuelva a cometer una infracción, siendo este el poder punitivo del Estado que establece una sanción teniendo como fin la reivindicación del infractor y es conveniente que la sociedad tome conciencia que no puede conducir en exceso de velocidad, en estado de embriaguez, sin licencia de conducir, entre otros.</p>	
<p>2. ¿Considera conveniente reformar la ley de tránsito?</p> <p>En consideración de la normativa la misma ya ha sido reformada, y en aquella reformada existen varios cambios trascendentales, como, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si se comete una contravención y paga el 50% dentro de los 20 días puede pagar solamente la mitad de la multa. - Se establecen otras sanciones en cuanto a la reducción de puntos en la licencia. <p>Por mi parte las reformas realizadas se encuentran correctas.</p>	
<p>3. ¿Considera que es viable aprehender a una persona para la audiencia de flagrancia cuando no se encuentre evidencia de responsabilidad al momento del accidente de tránsito?</p> <p>Debemos tener en consideración que los agentes de tránsito solo son agentes aprehensores y ponen en conocimiento a las autoridades competentes. También considero que en estos casos el artículo 527 que hace referencia a la flagrancia, las personas involucradas en accidentes de tránsito y que tenga como resultado lesiones lo que establece el artículo 152 en armonía con los artículos 379, establecen una aprehensión hasta que se convoque la audiencia de calificación de flagrancia y legalidad de la aprehensión, que es dentro de las 24 horas. Es decir que no significa que el agente de tránsito los detiene, sino los aprehende hasta que el juzgador designado</p>	

ordene la detención o en audiencia se interponga la medida cautelar de prisión preventiva.

4. En virtud a su experiencia laboral, ¿Cree usted que es prudente reemplazar las penas privativas de libertad, por trabajos comunitarios, teniendo en consideración la gravedad y responsabilidad del infractor?

Tomando en consideración la pregunta realizada, esto es primitivo de los juzgadores, que significa esto que el artículo 60 del COIP, establece penas no privativas de libertad, ya eso es decisiones únicas y exclusivamente del juzgador, pero si considero que sería viable las penas no privativas de libertad como servicio comunitario, no trabajo ya que todo trabajo es remunerado, sino como un servicio comunitario, dirigidos a aquellos conductores que hayan cometido infracciones leves, ya que las contravenciones de tránsito son de carácter culposas es decir, no existe la intención de causar daño.

5. En base a su experiencia y conocimiento le parece justa la sanción que se le aplica al conductor que circula en vehículos con neumáticos lisos o en mal estado (pena privativa de libertad de cinco a quince días).

Si estoy de acuerdo, en base a mi experiencia que los vehículo que circulan en mal estado con llantas lisas son susceptibles a tener accidentes de tránsito, esto es debido al hidro planeamiento cuando existe una lluvia se puede producir este repa en agua y en seco el neumático no tiene la capacidad de adherirse a la calzada, siendo estos factores que pueden producir accidentes de tránsito y considero que todas los conductores tengan sus neumáticos en buen estado, y evitar sanciones, así como precautelar los bienes jurídicos protegidos por el Estado.

Análisis de la entrevista:

Tomando en referencia lo indicado por el entrevistado, el sugiere que no es viable una reforma a la Ley Orgánica de transporte terrestre y tránsito vial, ya que recientemente ya existe una reforma al mismo cuerpo normativo, y en cuanto a la aprehensión esta recae en la decisión en base a derecho, así mismo que se puede tener en consideración el servicio comunitario, cuando la contravención sea leve o no haya tenido un resultado grave, como por ejemplo la muerte de uno de los implicados en el accidente de tránsito.

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador.

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Tabla 16 Entrevista 3

Entrevista 3	
Entrevistado:	Ab. Stalin Naranjo Pincay
Perfil Profesional:	Agente Fiscal
<p>1. En base a su experiencia, ¿Cree usted que el procedimiento que se realiza en la aprehensión de personas por contravenciones y delitos de tránsito es justo?</p> <p>El protocolo real en la práctica en el Ecuador obliga que las dos personas inmersas en el hecho sean presentadas ante fiscalía y que resuelva. Además, se encuentra dentro del criterio y análisis jurídico de fiscalía dependiendo del caso si se procesa o no. También existe desconocimiento, sin prestar la debida atención y cuidado en el caso. Por lo cual se debe ser justo y tomar una decisión en base a los hechos y los elementos de cargo y descargo recabados por fiscalía. Aplicando primero la justicia y el derecho.</p>	
<p>2. ¿Considera conveniente reformar la ley de tránsito?</p> <p>Considero que se debería armar un mejor cuerpo normativo y de no ser el caso, tener en cuenta los criterios jurisprudenciales a nivel nacional e internacional, en aras a una mejora de derechos, y aplicación del principio de proporcionalidad.</p>	
<p>3. ¿Considera que es viable aprehender a una persona para la audiencia de flagrancia cuando no se encuentre evidencia de responsabilidad al momento del accidente de tránsito?</p> <p>En principio considero que no, pero se debe poner en conocimiento de las autoridades pertinentes, en virtud de precautelar el debido proceso y garantías de las partes.</p>	
<p>4. En virtud a su experiencia laboral, ¿Cree usted que es prudente reemplazar las penas privativas de libertad, por trabajos comunitarios, teniendo en consideración la gravedad y responsabilidad del infractor?</p> <p>En asuntos contravencional, los jueces si interponen la sanción de trabajo o servicio comunitario, a nivel de experiencia laboral me ha tocado observar muchos casos que en el lugar de privar de libertad a una persona por 15 o 30 días, les envían a realizar trabajo comunitario, siempre y cuando la ley lo permita. Y en nuestro caso la normativa si lo permite. Si bien es cierto al rango de alcoholemia antes se diferenciaba en rango en la actualidad existe un rango único, los mismo que se dividen en ciertos días de privación de libertad. Pero no todos los juzgadores interponen este tipo de sanción y no</p>	

existe homogeneidad, ya que también depende del tipo de contravención, se debería observar en caso si se aplicaría y que otros casos no.

5. En base a su experiencia y conocimiento le parece justa la sanción que se le aplica al conductor que circula en vehículos con neumáticos lisos o en mal estado (pena privativa de libertad de cinco a quince días).

A criterio personal es un poco excesiva en virtud de la cantidad de días de privación de libertad, y lo que opino referente a este tema es que se debe tomar conciencia, ya que es un peligro manejar con llantas lisas, circulando por las vías del Ecuador. Las consecuencias de una llanta lisa es una ponchadura de la llanta a causa del daño de la misma, y esto a su vez provocaría un accidente de tránsito ejemplo en una avenida de gran circulación, perdiendo el control del vehículo.

Por lo que pienso que el legislador lo que quiso establecer dentro del espíritu de la ley es influir temor en la persona, y obligarlo moralmente en el lugar de privarlo de libertad, que tome conciencia de los actos que puedo o no provocar por circular sin llantas en buen estado.

Análisis de la entrevista:

En consideración a la respuesta del Dr. Naranjo, se observa que, en aplicación de las sanciones privativas de libertad, existen ciertas funciones para bien del conductor, pero también es posible tener mejoras en virtud del trabajo comunitario y que en algunos casos los jueces aplican dicha sanción, pero como lo indica el entrevistado no existe una homogeneidad por parte de los juzgadores.

Fuente: Fiscalía Unidad de Flagrancia.

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

Tabla 17 Entrevista 4

Entrevista 4	
Entrevistado:	Dra. Jacqueline Villacis Peña
Perfil Profesional:	Jueza de la Unidad Multicompetente con sede en el cantón San Jacinto-Yaguachi
<p>1. En base a su experiencia, ¿Cree usted que el procedimiento que se realiza en la aprehensión de personas por contravenciones y delitos de tránsito es justo?</p> <p>Considero que justo en cuanto al cumplimiento del procedimiento.</p>	
<p>2. ¿Considera conveniente reformar la ley de tránsito?</p> <p>Es necesario reforma la ley de tránsito, en razón del seguimiento de las contravenciones y las agravantes, por cuanto si es posible interponer en vez de la privación de libertad, el trabajo o servicio comunitario.</p>	
<p>3. ¿Considera que es viable aprehender a una persona para la audiencia de flagrancia cuando no se encuentre evidencia de responsabilidad al momento del accidente de tránsito?</p> <p>Los agentes de tránsito responden al llamado del ciudadano y del Ecu 911, y muchas veces deben aprehender al conductor para que este no se de a la fuga. Por cuanto en seguimiento del proceso se debe aprehender a los involucrados en un siniestro de tránsito.</p> <p>En este caso si es importante que sea aprehendida, porque al poner en conocimiento ante el juez directamente, se da la flagrancia para que dentro de la audiencia de ser pertinente y de haber elementos suficientes, el fiscal solicita investigación previa; el juez pese a que no haya suficiente evidencia no es que se lo va a juzgar, ni privar de la libertad a al conductor, con la finalidad de que los delitos de tránsito se definen como delitos culposos y no dolosos, por lo general los jueces siempre tratan de que se dé inicio a la instrucción fiscal, siempre en tránsito se dan dos medidas no privativas de libertad.</p>	
<p>4. En virtud a su experiencia laboral, ¿Cree usted que es prudente reemplazar las penas privativas de libertad, por trabajos comunitarios, teniendo en consideración la gravedad y responsabilidad del infractor?</p> <p>Teniendo en consideración la gravedad si deben ser reemplazadas, en ciertos casos si, por ejemplo, para las personas que muchas veces los encuentran conduciendo un vehículo sin licencia no es considerable una pena privativa de liberta de tres días, en ese sentido ya han existido consultas de corte nacional, de que en estos casos se podría</p>	

aplicar una pena mixta, que es no solamente la privación de libertad sino también el trabajo comunitario.

5. En base a su experiencia y conocimiento le parece justa la sanción que se le aplica al conductor que circula en vehículos con neumáticos lisos o en mal estado (pena privativa de libertad de cinco a quince días).

Lastimosamente la ley establece que la sanción es la pena privativa de libertad, pero si en estos casos las personas que conducen los vehículos no son los propietarios, pero realmente debería existir una multa solidaria para el dueño del vehículo de ser el caso. Y así mismo sancionar a la persona que conduce el vehículo con un servicio comunitario, y es bueno porque aprenden.

Análisis de la entrevista:

En virtud de lo expuesto por la Dra. Villacis, se deben tener en consideración al momento de sancionar si es viable la privación de libertad o en el caso interponer el trabajo comunitario, aunque como lo indicaba la Dra. Villacis, muchas veces es viable la privación de libertad para que el conductor tome en cuenta su accionar.

Fuente: Unidad Multicompetente con sede en el cantón San Jacinto-Yaguachi.

Elaborado por: Álava, R. y Chancay, Y. (2022)

CONCLUSIONES

1. En consideración de la información obtenida en el presente proyecto de investigación se ha observado, la viabilidad de la pena privativa de libertad, en la ejecución y aplicación de la normativa, por lo cual, en base al criterio de algunos de los funcionarios públicos del poder judicial, explican que la aplicación de la pena privativa de libertad se la ejecuta en virtud del cumplimiento de la normativa y en razón, de que el infractor tome en cuenta los efectos y consecuencias de sus acciones.
2. En mérito de la aplicabilidad del principio de proporcionalidad en razón de las contravenciones de tránsito, se estableció que todavía existe una desproporcionalidad en cuanto a la sanción y en cuestión de la normativa, puesto que como lo indican los entrevistados, algunos juzgadores no aplican las diferentes sanciones recogidas en el Código Orgánico Integral Penal, y es por esto que no existe un equivalente en la aplicación de la sanción.
3. Por otra parte, se obtuvo como resultado que la ejecución de las contravenciones de tránsito, establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, tienen de base, la estructura de la cultura vial y de la conducta del contraventor, por cuanto su aplicación cumple con los requisitos expuesto en la norma constitucional, pero se debe tener en cuenta, que existe una mala aplicación de las sanciones con respecto a las clases de contravenciones.
4. Se ha determinado que la imposición de sanciones referentes a las contravenciones vulnera el derecho a la libertad y movilidad contemplados en la Constitución de la República del Ecuador, por lo cual sí se está violentando los derechos que tienen los conductores, de este modo se ha observado por medio de la investigación que algunos juzgadores si aplican dentro del proceso otros tipos de sanciones para prevenir dicha vulneración de derechos, y que puedan seguir con su diario vivir, pero cumpliendo con la sanción establecida, lo cual genera un aspecto positivo en el órgano judicial.

5. En el país todos los días incrementan las cifras de accidentes de tránsito, y algunos teniendo como resultado la muerte, inclusive con el endurecimiento de las sanciones, por lo cual muchos juristas indican que en la actualidad seguimos contando con un sistema sancionatorio ineficaz, obteniendo resultados no favorables, y es que todo parte de la educación de las personas, como se indicaba anteriormente sino existe una buena política social o cultural nada en el país va a funcionar, por eso se debe tener en consideración medidas sancionatorias como el servicio comunitario y clases de educación vial en los casos que no hayan tenido una contravención grave.

RECOMENDACIONES

1. Los funcionarios públicos deben tener en consideración si realmente la contravención, se efectuó de manera culposa y amerita que aquel conductor se le interponga la pena privativa de libertad, esto es siempre y cuando la pena no supere los cinco años, así mismo no haya tenido como resultado grave la muerte de uno de los intervinientes, ya que se puede llegar a una conciliación por las partes procesales, y de igual manera el juzgador puede indicar que el conductor cumpla con horas de servicio comunitario o que realice capacitación, ya que, también se estaría salvaguardando la seguridad del mismo.
2. El principio de proporcionalidad tiene como finalidad la búsqueda de justicia en un Estado constitucional de derechos, el mismo que trata armonizar el límite de las sanciones entre el derecho y la desproporcionalidad, lo cual deben tener en consideración los legisladores al momento de promulgar una normativa de carácter regulatorio de la conducta del ser humano y en virtud de sus sanciones.
3. En cuanto a la resolución por parte del juzgador dentro de un proceso este debe observar si es favorable la aplicación de la sanción como es la pena privativa de libertad en los casos de las contravenciones que son catalogadas como leves, por cuanto existen diversos tipos de sanciones recogidos en el Código Orgánico Integral Penal y que también son viables para que el contraventor tome conciencia de las acciones cometidas.
4. Debemos tener en consideración que el derecho evoluciona con el tiempo, y que de cierta manera los cuerpos normativos se rigen en razón a la conducta del ser humano y la jurisprudencia a nivel nacional e internacional, y que se debe adoptar mejores mecanismos y sanciones para prevalecer el derecho e interés de las partes procesales dentro de un proceso, para lo cual la mayoría de juristas indica que nunca existirá una buena policita criminal o vial, sino se pone en práctica una buena política cultural y social, ya que, no todo recae en la normativa legal o en la promulgación de las misma, puesto que es en vano si el mismo conductor infringe las normas de seguridad vial.

5. Que exista una mejor educación vial, ya que, una gran parte de conductores desconoce de las sanciones que puede acarrear por el cometimiento de una contravención, por lo cual se debe implementar un seguimiento aquellas personas que deseen sacar su licencia, puesto que no está en juego solamente la vida del conductor si no de los demás intervinientes en las vías.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albán, E. (2013). *Manual de Derecho Penal* . Quito: Ediciones Legales.
- Albuja, B. (2015). *Curso Elemental de Tránsito* . Quito: Corporación Editora Nacional.
- Andino, W. (2011). *El Principio de proporcionalidad en las penas privativas de libertad*.
- Arturo, L. G., & Adriana, F. G. (2019). EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD Y SANCIONES POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE. *UNIANDÉS*, 141.
- Asamblea Nacional. (2008). *Constitucion del Ecuador*. Montecristi: Ediciones legales.
Obtenido de <https://www.cosedec.gob.ec/wp-content/uploads/2019/08/CONSTITUCION-DE-LA-REPUBLICA-DEL-ECUADOR.pdf>
- Asamblea Nacional. (2021). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito, Ecuador: Lexis.
- Azua, L. J. (1950). *Tratado de Derecho Penal* . Buenos Aires : Editorial Lozada.
- Balaguer, M. (2014). *Lecciones de Derecho Constitucional*. Malaga: Universidad de Malaga.
- Bastar, S. G. (2012). *Metodología de la Investigación*. Mexico, Mexico: Red Tercer Milenio.
- Burbano, H. (2012). *El Derecho a la Libertad Personal*. Revista Judicial.
- Cabanellas, G. (1993). *Diccionario Juridico Elemental*. Buenos Aires, Argentina: Heliasta.
- Carbonell, M. (2005). *Una historia de los derechos fundamentales*. México: Porrúa.
- Carbonell, M. (2008). *El Principio de Proporcionalidad y la interpretación constitucional* . Quito: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos .

- Cortez, U. (2010). *Quebrantamientos de la ley de Tránsito*. España.
- Gallegos, B. (2010). *La responsabilidad en el derecho de tránsito*. Quito: Hean.
- Gallegos, S. (2010). *La Responsabilidad en el Delito de Tránsito*. Quito : Impublic.
- García, M. (2014). *Concepto y Clasificación de la Infracción Penal en el COIP*.
Zaragoza: Universidad de Zaragoza.
- Gómez, A. (2012). *Las contravenciones en la legislación de Bolivia* (Primera ed.). La Paz.
- Gómez, J. (2005). *Todo sobre tránsito*. Cuenca: Luz.
- Humanos, M. d. (2018). *El Principio de Proporcionalidad y la interpretación constitucional*. Quito: Miguel Carbonell.
- Nacional, A. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi, Ecuador, Ecuador: Ediciones legales.
- Nacional, A. (2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Lexis.
- ONU, A. G. (10 de Diciembre de 1948). *Declaración Universal de Derechos Humanos*.
Declaración Universal de Derechos Humanos. París.
- ONU, A. G. (16 de Diciembre de 1966). *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos*. . *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos*. Adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General en su resolución 2200 A (XXI), de 16 de diciembre de 1966, 171. Obtenido de <https://www.refworld.org/es/docid/5c92b8584.html> [Accesado el 19 Abril 2022]
- Ossorio, M. (1995). *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales* (22a. ed.). Buenos Aires: Heliasta.
- Pulido, C. (2007). *E principio de proporcionalidad y los derechos fundamentales* (1ra edición ed.). España: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

Ramiro, Á. (2008). *"El Principio de Legalidad vs El Principio de Proporcionalidad"*.

Quito, Ecuador : Miguel Carbonell.

Rojas, I. (2014). *La proporcionalidad en las penas*. México: Biblioteca jurídica UNAM.

Silva, W. (2012). *Estudio Jurídico de la Ley de tránsito*. Quito: Crissan Color.

Villaverde, I. (2008). *La resolución de conflictos entre derechos fundamentales* . Quito :

Miguel Carbonell.

Zuraty, M. S. (2000). *Diccionario Básico de derecho* (3a ed.). Quito: Jurídica del

Ecuador.

ANEXOS

