



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE DERECHO**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA**

TEMA

**“LA APLICACIÓN DE LAS PENAS POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN
EL COIP EN RELACIÓN A LAS RESOLUCIONES DEL GAD EN GUAYAQUIL”**

AUTOR:

MANCILLA QUINDE REINALDO ALEXIS

TUTOR:

AB. MILTON GARCÍA CASTRO, M.SC.

CRISTINA ELIZABETH FRANCO CORTAZAR

GUAYAQUIL

2023



REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	
FICHA DE REGISTRO DE TESIS	
TÍTULO Y SUBTÍTULO: LA APLICACIÓN DE LAS PENAS POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN EL COIP EN RELACIÓN A LAS RESOLUCIONES DEL GAD EN GUAYAQUIL.	
AUTOR/ES: MANCILLA QUINDE REINALDO ALEXIS	REVISORES O TUTORES: AB. MILTON GARCÍA CASTRO, M.SC. CRISTINA ELIZABETH FRANCO CORTAZAR
INSTITUCIÓN: Universidad Laica Vicente Roca fuerte de Guayaquil	Grado obtenido: ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA
FACULTAD: CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO	CARRERA: CARRERA DE DERECHO
FECHA DE PUBLICACIÓN: 2023	N. DE PAGS: 61
ÁREAS TEMÁTICAS: DERECHO	
PALABRAS CLAVE: DERECHO CIVIL, SANCIÓN, INVASIÓN, CARRIL EXCLUSIVO	

RESUMEN: El presente trabajo investigativo titulado “LA APLICACIÓN DE LAS PENAS POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN EL COIP EN RELACIÓN A LAS RESOLUCIONES DEL GAD EN GUAYAQUIL” nace ante una situación comparativa entre las dos normativas, encontrándose una diferencia en cuanto a sanciones refiere. El aumento en el desacato de las leyes de tránsito, ha promovido a la creación de un sistema que pueda ser utilizado como medida preventiva ante esta situación, pues al promover las multas como sanciones a los conductores con malos hábitos, se espera cambiar las cifras de accidentes y otros problemas que surgen en el camino. Actualmente, la invasión del carril exclusivo de transporte público masivo “metrovia” es un problema recurrente y que va en aumento. Se tiene entonces que, a través de las bases teóricas y jurídicas por contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil, será posible unificarse ciertos artículos que harán de las leyes más equitativas. Se propone una reforma jurídica que unifique los valores por concepto de sanciones y multas de tránsito.

N. DE REGISTRO (en base de datos):

N. DE CLASIFICACIÓN:

DIRECCIÓN URL (tesis en la web):

ADJUNTO PDF:

SI

NO

CONTACTO CON AUTOR/ES:
MANCILLA QUINDE
REINALDO ALEXIS

Teléfono:
099 120 3800

E-mail:
rmancillaq@ulvr.edu.ec

CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:

Mgtr Diana Almeida Aguilera (Decana)
Teléfono: (04) 259 6500 Ext. 250
E-mail:
dalmeidag@ulvr.edu.ec <mailto:dordonezy@ulvr.edu.ec>
Carlos Manuel Pérez Leyva (Director de Carrera)
Teléfono (04) 259 6500 Ext. 250
E-mail:
cperezl@ulvt.edu.ec <mailto:dordonezy@ulvr.edu.ec>

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

1/7/23, 13:13

Turnitin - Informe de Originalidad - TESIS

<p>Turnitin Informe de Originalidad</p> <p>Procesado el: 01-jul-2023 12:33 -05 Identificador: 2125181727</p> <p>Número de palabras: 14195 Entregado: 1</p> <p>TESIS Por Reinaldo Mancilla Quinde</p>		 <p>El escaneo de este documento generó: CRISTINA ELIZABETH FRANCO CORTAZAR</p>	<table border="1"> <tr> <td>Índice de similitud</td> <td>Similitud según fuente</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-size: 24pt;">8%</td> <td> Internet Sources: 7% Publicaciones: 2% Trabajos del estudiante: 5% </td> </tr> </table>	Índice de similitud	Similitud según fuente	8%	Internet Sources: 7% Publicaciones: 2% Trabajos del estudiante: 5%
Índice de similitud	Similitud según fuente						
8%	Internet Sources: 7% Publicaciones: 2% Trabajos del estudiante: 5%						

<p>< 1% match (Internet desde 06-nov.-2014) http://www.buenastareas.com/categorias/Informes-De-Libros/3/460860.html</p> <p>< 1% match (trabajos de los estudiantes desde 21-nov.-2021) Submitted to Fundación Universitaria del Area Andina on 2021-11-21</p> <p>< 1% match (trabajos de los estudiantes desde 22-abr.-2018) Submitted to Universidad Catolica de Santo Domingo on 2018-04-22</p> <p>< 1% match (Internet desde 12-oct.-2006) http://bibliotecasvirtuales.com/biblioteca/Constituciones/Ecuatoriana/titulo12.asp</p> <p>< 1% match (Internet desde 09-dic.-2020) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32008D0801</p> <p>< 1% match (Internet desde 29-nov.-2019) https://multa.transito.cl/preguntas-frecuentes/127-como-se-cuanto-debo-pagar-por-una-multa-o-infraccion-de-transito</p> <p>< 1% match (Internet desde 02-feb.-2022) https://samafind.sama.gov.sa/EDS/Search?d?Applied=1&filter%5B%3D=EXAND%3A%22fulltext%22,filter%5B%5D=LIMIT%7CFT%3A%22y%22&filter%5B%5D=~CollectionLibrary</p>	
<p>< 1% match (Internet desde 10-nov.-2013) http://www.defensoria.org/oj/c/sentencias/C-1047-05.rtf</p>	
<p>< 1% match (trabajos de los estudiantes desde 02-sept.-2020) Submitted to Infile on 2020-09-02</p>	
<p>< 1% match (publicaciones) UMBRELLA ECOCONSULTING S.A.C. "DIA del Proyecto Parque Eólico Huambos IGA0002973", R.D.R. N° 66-2017-GR-CAJ-DREM, 2020</p>	
<p>< 1% match (Internet desde 13-feb.-2022) https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/RPUC_d91f9eac600ff04fae04b2064be8d18/Export?style=EndNote</p>	
<p>< 1% match () http://elfaro.net/secciones/noticias/20031222/noticias15_20031222.asp</p>	
<p>< 1% match (Internet desde 20-dic.-2022) https://iaopenlinea.org.mx/doctorado/pluginfile.php/1350/block_html/content/HOMENAJE%20A%20JOS%20C%3B%20LUIS%20ILLEGAS%20</p>	
<p>< 1% match (Internet desde 25-nov.-2022) https://repositorio.uap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12990/722/Tesis_Rehabilitaci%C3%B3n_Pacientes_terapia.pdf?isAllowed=y&sequence=1</p>	
<p>< 1% match (trabajos de los estudiantes desde 24-abr.-2021) Submitted to Universidad Tecnológica Indoamerica on 2021-04-24</p>	
<p>< 1% match (Internet desde 22-ene.-2023) https://dedomachado.blogspot.com/2012/02/?m=0</p>	
<p>< 1% match (Internet desde 20-mar.-2023) https://www.ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/1439</p>	
<p>< 1% match (trabajos de los estudiantes desde 06-mar.-2020) Submitted to Universidad Catolica de Oriente on 2020-03-06</p>	
<p>< 1% match (Melba Coronado Fajardo. "Fuentes de información para justificación de mercado al registro calificado en Bogotá", GRAINE Boletín de Investigaciones, 2020) Melba Coronado Fajardo. "Fuentes de información para justificación de mercado al registro calificado en Bogotá", GRAINE Boletín de Investigaciones, 2020</p>	
<p>< 1% match (trabajos de los estudiantes desde 07-ene.-2021) Submitted to Universicorp Universi S.A. Blue Hill College on 2021-01-07</p>	
<p>< 1% match (Internet desde 17-may.-2023) https://www.reclamuc.com/index.php/RECIAMUC/article/view/903</p>	
<p>< 1% match (trabajos de los estudiantes desde 14-feb.-2022) Submitted to Escuela Superior Politécnica del Litoral on 2022-02-14</p>	
<p>< 1% match (Internet desde 01-mar.-2022) http://risibi.uagro.mx/bitstream/handle/20.500.12249/2740/KGF2210.2021-2740.pdf?isAllowed=y&sequence=1</p>	
<p>< 1% match (trabajos de los estudiantes desde 28-oct.-2016)</p>	

https://www.turnitin.com/newreport_printview.asp?eq=0&eb=0&esm=10&oid=2125181727&sid=0&n=0&m=2&svr=40&r=27.50407456572752&la... 1/12

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

El(Los) estudiante(s) egresado(s) REINALDO ALEXIS MANCILLA QUINDE, declara (mos) bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, “LA APLICACIÓN DE LAS PENAS POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN EL COIP EN RELACIÓN A LAS RESOLUCIONES DEL GAD EN GUAYAQUIL”, 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:

REINALDO ALEXIS MANCILLA QUINDE

CI: 0930264668

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación “LA APLICACIÓN DE LAS PENAS POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN EL COIP EN RELACIÓN A LAS RESOLUCIONES DEL GAD EN GUAYAQUIL”, 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: “LA APLICACIÓN DE LAS PENAS POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN EL COIP EN RELACIÓN A LAS RESOLUCIONES DEL GAD EN GUAYAQUIL”, presentado por la estudiante **REINALDO ALEXIS MANCILLA QUINDE** como requisito previo, para optar al Título de ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA, encontrándose apto para su sustentación.

Tutor



Firma

AB. MILTON GARCÍA CASTRO, M.SC.

CRISTINA ELIZABETH FRANCO CORTAZAR

C.I.: 0906617139

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por haberme otorgado una familia tan maravillosa, quienes siempre me han estado apoyando, han visto mis pasos y han estado conmigo en todo momento; me han ensañado a valorar todo lo que tengo. Espero siempre contar con su apoyo y de nuevo gracias por estar ahí cuando más lo necesite.

Agradezco a los profesores que me han estado instruyendo en mi vida universitaria y me han guiado a ser un mejor profesional.

Gracias a todos

DEDICATORIA

**Dedico este trabajo a mis padres pues sin ellos no hubiera llegado hasta donde estoy hoy.
Su bendición a diario me ha llevado a la persona que soy**

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I	2
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	2
1.1. Tema.....	2
1.2. Planteamiento del Problema	2
1.3. Formulación del Problema	3
1.4. Sistematización del Problema.....	4
1.5. Objetivo General.....	4
1.6. Objetivos Específicos.....	4
1.7. Delimitación del Problema de Investigación.....	4
1.8. Idea a Defender	5
1.9. Línea de Investigación Institucional	5
CAPÍTULO II.....	6
MARCO TEÓRICO.....	6
2.1 Marco Teórico Referencial.....	6
2.1.1 Bases Teóricas.	6
2.1.2 Antecedentes de la Ley de Tránsito.....	6
2.1.3 Infracciones.	9
2.1.4 Penas.	12
2.1.5 Resoluciones.....	16
2.2 Marco Conceptual.....	20
2.3 Marco Legal.....	21
2.3.1 Derecho Comparado.	21
2.3.2 Constitución de la República de Ecuador.	28
2.3.3 Código Orgánico Integral Penal.	29

2.3.4	Código Orgánico de la Función Judicial.	30
2.3.5	Ordenanza Municipal del Cantón Guayaquil.	30
2.3.6	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad.	30
CAPÍTULO III.....		32
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN		32
3.1	Enfoque de la Investigación	32
3.2	Alcance de la Investigación.....	32
3.3	Técnica e Instrumentos para Obtener los Datos	33
3.4	Población y Muestra.....	33
3.4.1	Población.....	33
3.4.2	Muestra.	34
3.5	Presentación y Análisis de Resultados	35
3.6	Propuesta	44
CONCLUSIONES		45
RECOMENDACIONES		46
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		47

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Contravenciones de tránsito y sus sanciones	11
Tabla 2: Derechos Individuales y Derechos en Sociedad	11
Tabla 3: Aplicación y Valores de Multas en Perú	22
Tabla 4: Sanciones por reincidencia	22
Tabla 5: Liquidación de multas en salarios mínimos.....	24
Tabla 6: Multas a los Infractores de esta Ley	27
Tabla 7: Técnicas e Instrumentos de Recolección.....	33
Tabla 8: Valor k según nivel de confianza	34
Tabla 9: P1: ¿Conoce usted el concepto general de contravención en la ley de tránsito?	36
Tabla 10: P2: ¿Aplica usted de forma correcta el concepto de penas en la ley de tránsito? ..	37
Tabla 11: P3: Tipificación en Ordenanza Municipal, multa por invasión de carril exclusivo	38
Tabla 12: P4: Tipificación en COIP de multa por invasión de carril exclusivo	39
Tabla 13: P5: ¿Está de acuerdo que en litigio judicial COIP tenga poder sobre el GAD?	40
Tabla 14: P6: ¿Está de acuerdo con las altas multas dispuestas por el GAD?	41
Tabla 15: P7: ¿Está de acuerdo en que el COIP y GAD unifiquen multas?	42
Tabla 16: P8: ¿Está de acuerdo que el valor de la multa por invasión de carril exclusivo sea del 10% del SBU?	43

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Diferencias entre Delito y Contravención.....	12
Figura 2: P1: ¿Conoce usted el concepto general de contravención en la ley de tránsito?....	36
Figura 3: P2: ¿Aplica de forma correcta el concepto de penas dentro de la ley de tránsito?.	37
Figura 4: P3: Tipificación en Ordenanza Municipal, multa por invasión de carril exclusivo	38
Figura 5: P4: Tipificación en COIP de multa por invasión de carril exclusivo	39
Figura 6: P5: ¿Está de acuerdo que en litigio judicial COIP tenga poder sobre el GAD?.....	40
Figura 7: P6: ¿Está de acuerdo con las altas multas dispuestas por el GAD?.....	41
Figura 8: P7: ¿Está de acuerdo en que el COIP y GAD unifiquen multas?.....	42
Figura 9: P8: ¿Está de acuerdo que el valor de la multa por invasión de carril exclusivo sea del 10% del SBU?.....	43

INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Guayaquil, provincia del Guayas, existe un problema que por varios años se ha querido tratar, pero no ha sido posible; La concientización acerca de las multas y citaciones de tránsito en el país, generó por cierto tiempo, que los conductores condujeran a través de la ciudad, de la manera más a la defensiva posible. Pero a posteriori la algarabía del momento fue bajando a tal punto que las multas por cometer alguna contravención ya no eran tan importantes sino hasta que les tocaba ser canceladas, y era allí recién donde el conductor ponía su reclamo.

El presente trabajo investigativo trata sobre la aplicación de las penas por contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil.

El Capítulo I narra las bases del proyecto, justificación del objeto de estudio, y toda la información general del inicio del proceso investigativo. En este punto se define hacia dónde irá la investigación, qué giro tomará por algún motivo específico, o si se mantendrá con el pasar de los años.

El Capítulo II enuncia leyes y normativas de otros países para realizar la comparación de teorías y contenido bibliográfico.

El Capítulo III conlleva a un camino que pasa por el enfoque o metodología del objeto de estudio, muestra resultados del cuestionario aplicado; y, finaliza el estudio.

CAPÍTULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Tema

La aplicación de las penas por contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil.

1.2. Planteamiento del Problema

En la ciudad de Guayaquil se sigue tratando de solucionar los problemas que existen en cuanto a circulación vehicular refiere. La principal causa de las complicaciones vehiculares corresponde a los conductores que, en su búsqueda por mejorar la velocidad, tiempos en trayectorias, comodidad al circular por las calles, entre otros, cometen contravenciones por las cuales perciben multas de tránsito, mismas que han ido en considerable aumento durante los últimos años.

Este aumento en el desacato de normativas y leyes por parte de los conductores, promueve resoluciones emitidas por el GAD Municipal (Gobierno Autónomo Descentralizado) que incluye también lo estipulado en el COIP (Código Orgánico Integral Penal) referente a penas por contravenciones de tránsito.

Una de las principales causales de multas de tránsito es el uso indebido del carril exclusivo de la metrovía, que, al ser una vía libre de tráfico, es utilizada por los conductores para ahorrarse unos cuantos minutos de ruta, acción que podría causar accidentes con peatones o buses articulados que prestan el servicio de movilización pública. Es así que, para este tipo de contravención, que cada vez se realiza de forma más frecuente, se aplica la multa más alta impuesta por el COIP (un salario básico unificado), con la finalidad de que los conductores tengan mayor respeto por las ordenanzas municipales.

En tan solo un mes, según cifras de ATM, por lo menos unos 384 conductores infringen la ordenanza municipal de la ciudad de Guayaquil de los cuales muy pocos conductores pagan la multa. Pero, ¿cuál sería la controversia y como ha resultado en este problema?, La ordenanza municipal del cantón Guayaquil, Gaceta 17 artículo 5, numeral 3 habla de la invasión del carril

de la metrovía, con el valor de multa de \$400 o un salario básico unificado y en el Código Orgánico Integral Penal artículo 391 numeral 3 indica que, las infracciones de tránsito por invasión de la vía de transporte público tienen una sanción del 10% de un salario básico unificado.

En la controversia de dichas ley y ordenanza podemos identificar un problema constitucional ya que en el artículo 425 indica que el orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior. La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.

Con base y en competencia al artículo 229 del código orgánico de la función judicial son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia, según sea el caso, en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia. En la controversia se vulnera el artículo 82 de la constitución que garantiza la seguridad jurídica.

Habiendo conflicto de ley o una contravención de la misma materia, la ordenanza municipal del cantón Guayaquil, Gaceta 17 artículo 5, numeral 3 invasión del carril de la metrovía y el Código Orgánico Integral Penal artículo 391 numeral 3 infracciones de tránsito por invasión de la vía de transporte público, la ley orgánica debería ser superior a la ordenanza dando nulidad a la ordenanza, pero hasta ahora sigue siendo vigente la ordenanza de metrovía con la pena de un salario básico unificado.

Por consiguiente, se propone, en el presente caso de estudio, la revisión de las penas de tránsito que establece el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil.

1.3. Formulación del Problema

¿Cómo se realiza la aplicación de las penas por contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil?

1.4. Sistematización del Problema

- ¿Cuáles son las bases teóricas y jurídicas por contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil?
- ¿Cuáles son las contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil?
- ¿Cómo se podrían equiparar las multas por contravenciones que disponen la ley vigente y el COIP?

1.5. Objetivo General

Analizar la aplicación de las penas por contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil.

1.6. Objetivos Específicos

- Establecer las bases teóricas y jurídicas por contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil.
- Determinar las contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil.
- Recomendar el estudio de la equiparación de multas por contravenciones que disponen la ley vigente y el COIP.

1.7. Delimitación del Problema de Investigación

Campo de Acción:	COIP
Área:	Legal
Aspectos:	Revisión de bases legales
Espacial:	Guayaquil-Ecuador
Temporal:	2022

1.8. Idea a Defender

La reforma de la ordenanza municipal que contente el 10% de la sanción permitirá equiparar lo que establecen las contravenciones similares en el COIP y de esta manera garantizar la constitucionalidad de la aplicación de la norma del GAD de la ciudad de Guayaquil.

1.9. Línea de Investigación Institucional

Línea de investigación institucional: Sociedad civil, derechos humanos.

Línea de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho: Derecho procesal, derechos humanos.

Sub-línea de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho: Derecho procesal.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Marco Teórico Referencial

2.1.1 Bases Teóricas.

En el argumento “El Principio de Legalidad y la Aplicación de la Norma por los Agentes de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato” (Trujillo P. , 2017), se concluye que en el COIP (Código Orgánico Integral Penal) en lo que concierne a las contravenciones de tránsito, se establece claramente una pena equivalente a la contravención y no se debe faltar al principio de legalidad especificado en la Constitución de la República del Ecuador.

En el argumento “La Conciliación en Materia de Infracciones de Tránsito frente al Principio NON BIS IN IDEM” (Sisalema, 2015), se concluye que la vulneración del derecho NON BIS IN IDEM en el reglamento para la conciliación en asuntos relacionados con infracciones de tránsito, de manera integrada, es necesario aplicar inmediatamente lo estipulado en la Constitución de la República del Ecuador para el mejor desenvolvimiento de la conciliación como medio alternativo de la solución de conflictos.

En el argumento “Vulneración del Principio de Jerarquía Constitucional frente a las Sanciones Impuestas mediante las Ordenanzas Municipales por Infracciones de Tránsito de la Autoridad de Tránsito Municipal” (Mosquera, 2019), se concluye que la Ley de Tránsito fue creada con muchas expectativas de quienes confiaron en las normas justas en quienes tipifican dichas normas para una mejor vida, más no para ser abusados y explotados con pretextos de que dicha norma existe.

2.1.2 Antecedentes de la Ley de Tránsito.

El 18 de octubre del año 1963, es dictada la primera Ley de Tránsito del Ecuador, que buscaba el juzgamiento de todas las infracciones de tránsito que se cometieran dentro del territorio ecuatoriano, las mismas que se dividieron en delitos y contravenciones, en este cuerpo legal se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia con una sola audiencia oral de juzgamiento.

Han ido evolucionando las leyes con el paso del tiempo, hasta llegar a la Ley de Transporte y Tránsito, que era la norma que primaba para los transportistas, la misma que entró en vigencia el 2 de agosto de 1996, mediante Registro Oficial No. 1002, en esta nueva ley reunió un grupo de normas y reglamentos, que serían quienes regularían el tránsito y a los medios de transporte, en su artículo 1 indicaba que eran los encargados de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

Esta ley estaba compuesta por tres libros; el libro primero abarcaba a los Organismos y Autoridades de Tránsito y Transporte Terrestre y de la Educación para el tránsito, el libro segundo contenía las infracciones de tránsito con las respectivas penas y el Tercer Libro las normas para la jurisdicción de los juicios de tránsito y el procedimiento para ellos.

Hasta aquí podemos observar que con la creación de esta ley de tránsito hubo cambios significativos ya que se crearon nuevos procedimientos para las infracciones de tránsito, se la consideraba como una ley especial, porque contenía multas y prisión por incumplimiento a la norma.

Después de estar más de una década vigente la Ley de Tránsito de 1996, con el nuevo gobierno se creó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, la cual entró en vigencia mediante Registro Oficial No. 398, de fecha 7 de agosto de 2008.

Las reformas que se hicieron a este cuerpo legal se enfocaron en las contravenciones, multas y licencias de conducir, ahora se agregaría a un nuevo infractor, que es el peatón, a quien se lo sancionaría de manera pecuniaria, pero si la infracción que cometiere se enmarcara como un delito de tránsito la sanción podría llegar a ser con pena privativa de libertad, si bien estas reformas se consideraron como drásticas, su aplicación fue mucho más, las autoridades de tránsito empezaron a ponerlas en práctica y aumentaron las citaciones de tránsito por contravenciones, esto generó un problema a nivel de juzgados, ya que este tipo de citaciones debían ser manejadas por los Juzgados de contravenciones de tránsito, como lo manifestaba esta ley en su artículo 147 (Ley de Tránsito y Transporte Terrestre), pero nunca fueron creados.

Por lo cual, al no encontrar solución, se acordó que los jueces de tránsito de cada provincia manejarían las contravenciones, quienes no podían dejar de juzgar ninguna de las dos infracciones, pero al no abastecerse por la cantidad de partes que ingresaban a diario en este juzgado, algunas citaciones de tránsito prescribieron, quedando sin sanción la mayoría de ellas. Es decir, esta nueva ley trajo consigo muchos problemas para los Jueces, al no existir control, los procesos no eran despachados a tiempo, pero todo esto fue consecuencia por la falta de creación de los Juzgados de Contravenciones de Tránsito.

Esta nueva ley tenía ahora seis libros, los cuales se dividían así: libro Primero de la Organización del Sector; Libro Segundo del Transporte 11 Terrestre Automotor; Libro Tercero del Tránsito y la Seguridad Vial; Libro Cuarto de la Prevención; Libro Quinto del Aseguramiento; Libro Sexto de la Comisión de Tránsito del Guayas.

La reducción de puntos a la licencia de conducir, fue lo que más conmocionó a los conductores, lo cual era aplicado tanto para delitos como contravenciones, fuera de las sanciones pecuniarias, ya que esto obligaría a los conductores a conducir con más precaución, lo que ocasionó protestas por parte de los transportistas ya que si perderían sus 30 puntos, se quedarían sin su profesión, porque para ellos sería la revocatoria definitiva de su licencia, lo que se quiso lograr con esta ley es que se redujeran los accidentes de tránsito en el país.

Esta Ley es nuevamente reformada y promulgada el 7 de marzo de 2011, estableciendo las nuevas instituciones, sus atribuciones y las nuevas competencias que estas tendrían, las detenciones de los infractores ya no serían por orden de los jueces, sino que ahora lo ordenaría un Agente Fiscal.

Además, es importante recalcar que en este cuerpo legal ya no existía la Comisión de Tránsito del Guayas sino la Comisión de Tránsito del Ecuador, quien sería la encargada de controlar el tránsito a nivel nacional, así mismo en esta nueva reforma encontramos las competencias que se le otorgaba a los diferentes municipios de cada provincia.

En el 2014 entra en debate la creación del nuevo Código Orgánico Integral Penal, el mismo que es aprobado y promulgado en Registro Oficial el 10 de febrero de 2014, el cual ahora será el encargado de sancionar a los infractores de tránsito, de imponer las penas por los delitos y contravenciones de tránsito, dejando a un lado a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Por último, para el 10 de Agosto de 2021, se publica un nuevo suplemento, con número 512, donde entra en vigencia la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV, 2021), con ciertos puntos que son de beneficio para los usuarios, como la suspensión de cobro de intereses mensuales, formas de recuperación de puntos en la licencia de conducir, suspensión de reducción de puntos por contravenciones desde tercera a séptima clase, descuentos en pagos de multas, accesibilidad para personas con capacidades especiales, entre otros que realmente visualizan al conductor como real beneficiario.

2.1.3 Infracciones.

El término ‘infracción’ etimológicamente proviene del latín “infractio, infractionis” cuya traducción vendría a ser “rotura interna o por partes”, que posteriormente se convertiría en el quebrantamiento total de una norma (RAE, 2020), es decir que es la transgresión, violación o atropello de una norma legal.

2.1.3.1 Infracciones de Tránsito.

Las infracciones de tránsito son el incumplimiento de las normas que cometen los conductores de vehículos, trayendo esto consigo sanciones, sean estas pecuniarias o con penas privativas o no privativas de libertad. Las mismas que son de acciones u omisiones culposas, es decir que no traen consigo la intención de causar daño.

Existen varios conceptos sobre infracciones de tránsito, el más reconocido por los profesionales del derecho establece que: “una infracción de tránsito es la violación, quebrantamiento, transgresión e incumplimiento de una ley” (Cabanellas, 1993).

El Código Orgánico Integral Penal manifiesta que: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas o derivadas en el ámbito del transporte y seguridad vial”, artículo 371 (COIP, 2021).

Así también el artículo 19 de la ley ibidem instituye que: “Las infracciones de tránsito son clasificadas en delitos y contravenciones” (COIP, 2021).

Existen diferentes conceptos de infracciones, pero en el área de estudio de tránsito se analizan estrictamente aquellas que van relacionadas con un ámbito de seguridad en vías públicas y aquellas que involucren a medios de transporte, nos referimos específicamente a los accidentes de tránsito. Asimismo, por el hecho de ser accidentes de tránsito, son generalmente culposos ya que se producen por circunstancias no deseadas, es decir que no se tuvo la voluntad de hacerlo, es decir sin la intención de causar daño alguno a la víctima.

Las infracciones de tránsito son diversas, si bien sabemos las más graves suelen ser las que ponen en riesgo la vida del conductor del vehículo como la de la víctima. La gran mayoría de infracciones de tránsito ocurren porque los conductores no cumplen con las leyes establecidas en el COIP (Código Orgánico Integral Penal).

Por último, se expone también que, en concurrencia de varias infracciones de tránsito, el infractor será juzgado por la más grave (Alvarado, 2017).

2.1.3.2 Contravenciones.

La contravención es un acto que se encuentra tipificado en la ley y que trae consigo una sanción o castigo para todo aquel que lo comete, pues el hecho de infringir la ley ya se entiende como un error y por lo tanto esto acarrea consecuencias como lo es recibir la sanción correspondiente (Cabanellas, 1993).

Las contravenciones son de diferente tipo y se aplican en diversos aspectos, esto es desde el comportamiento humano en la sociedad hasta cuando se conduce un vehículo a motor (LOTTTSV, 2021).

El tratadista Francisco Carrara manifiesta que “contravención, se deriva de “contra y venio”, cuya traducción significa “ir contra la ley o chocar contra ella”, expresando así la esencia especial de los hechos de la policía, que consiste en la simple contradicción material del hecho contra la ley, independientemente de la intención dolosa y de la conciencia de violarla (Carrara, 1868).

Partiendo de su etimología, podemos decir que contravención una transgresión a las normas de carácter menor, por lo cual no tienen suficientes motivos para que sea considerada como un delito.

En el diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas, encontramos que contravención es “una falla que se comete al no cumplir con algo que ha sido impuesto u ordenado” (Cabanellas, 1993).

Las contravenciones de tránsito podrán ser sancionadas con penas privativas o no privativas de libertad, esto depende del tipo de contravención que el conductor del vehículo ha cometido y queda a potestad del juez.

Por lo tanto, en pocos casos y dependiendo de la contravención, la persona quedará privada de su libertad, la sanción generalmente es con multa, que lo hará tomar conciencia de lo cometido.

Se revisan dentro del COIP (Código Orgánico Integral Penal), contravenciones de tránsito y sus sanciones, mismas que son clasificadas en varias clases, desde la primera a la séptima según su grado de gravedad, y cada una de ellas incluye una penalización, multa y sanción según la tipificación que se le ha otorgado (Andrade, 2021). Se detalla una tabla de simplificación con la información más relevante acerca de las contravenciones de tránsito:

Tabla 1*Contravenciones de tránsito y sus sanciones*

Clase de Contravención	Penas (causales de Privación de Libertad)	Multas Según SBU (Salario básico unificado)	Sanciones (A la licencia de conducir)
Primera Clase	3 días	1 S.B.U.	10 puntos
Segunda Clase	N/A	50% del S.B.U.	9 puntos
Tercera Clase	N/A	40% del S.B.U.	7 puntos
Cuarta Clase	N/A	30% del S.B.U.	6 puntos
Quinta Clase	N/A	15% del S.B.U.	4,5 puntos
Sexta Clase	N/A	10% del S.B.U.	3 puntos
Séptima Clase	N/A	5% del S.B.U.	1 a 5 puntos

Fuente: (COIP, 2021). Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Por otro lado, y muy aparte de la tipificación de la normativa, podemos observar que varios autores indican la diferencia tan marcada entre delito y contravención, pese a que otros la hacen ver demasiado insignificante. Según Carrara, la diferencia entre estos dos conceptos se basa en “los derechos que amparan al sujeto ante la administración de justicia”. Sobre estos derechos que se mencionan, cabe recalcar que son de forma individual y como miembros de la sociedad, detallados así:

Tabla 2*Derechos Individuales y Derechos en Sociedad*

Derechos Individuales	Derechos en Sociedad
A la vida	A la seguridad
Al honor	A la educación
Al trabajo	A la salud
A la integridad física	A los servicios básicos
A la propiedad	A la paz

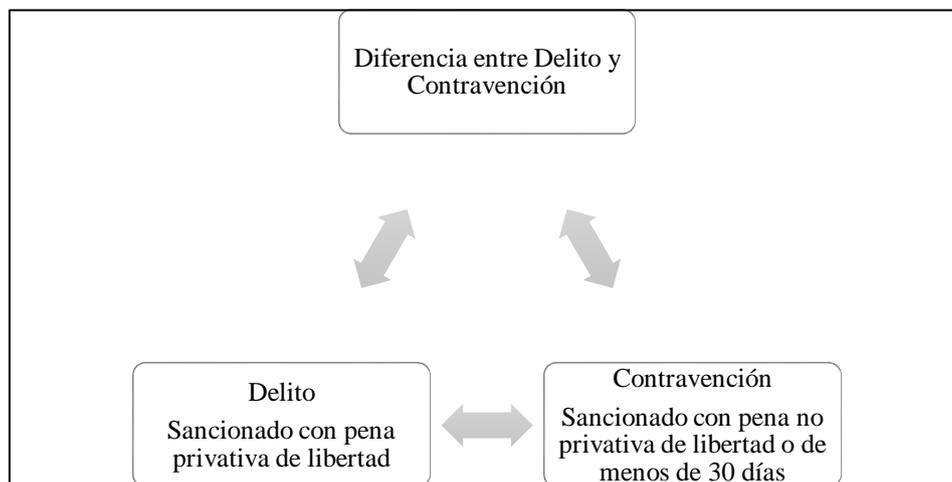
Fuente: (UNICEF, 2018). Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

2.1.3.3 Diferencia entre Delito y Contravención.

De forma muy seguida quedan clasificadas las infracciones penales, según el Derecho Penal ecuatoriano vigente, regulado en el artículo 19 de ese código, en él se establece que, tanto los delitos y contravenciones son considerados solamente como “delitos”. Es así que, cualquier elemento encontrado es mencionado como delito, pero se halla una diferenciación al momento de aplicación de sanciones. Entonces se puede decir que, el delito se considera como tal, cuando la sanción otorgada termina en privación de la libertad (puede también intervenir sanción monetaria) de forma superior a 30 días, y la contravención cuando la sanción es solo monetaria o durante menos días de privación de libertad (Andrade, 2021).

Figura 1

Diferencias entre Delito y Contravención



Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

2.1.4 Penas.

Actualmente, el Derecho como tal, está sumergido en un marco puramente de represión, es decir, un sistema que no está abierto a nada más que a las leyes y medios coactivos en busca de que las leyes sean cumplidas.

Lo apremiante se relaciona, de forma directa, con las leyes y normas pues se consideran el único medio que puede obligar a un sujeto a cumplirse. Si se sigue desde ese enfoque, se puede decir que las sanciones se implementan para prevención de delitos, pues se considera que las personas tomarán como referencia las situaciones que pueden ocurrir si se causare una de estas acciones (Andrade, 2021). Quiere decir que, se intenta crear leyes de concientización o también llamado “Derecho Positivo”, situación que evite que los seres humanos cometan un delito.

Es así que, penalizar el mal comportamiento o comportamiento irregular y fuera de las leyes, desmotiva al ciudadano a incumplir la ley; pero, asimismo, se considera que incumplir la ley, puede ocasionar que ciertos derechos ciudadanos se pierdan al perder la libertad.

Guillermo Cabanellas, en su diccionario Jurídico elemental, establece por penas “al conjunto de normas jurídicas correspondientes al Derecho Público, que regulan las relaciones entre el Estado y los particulares, destinatarios de ellas, y que hacen posible la aplicación del derecho penal a los casos concretos, con el propósito de conservar el orden social” (Cabanellas, 1993).

Mientras que el artículo 58 del COIP manifiesta “La clasificación en cuanto a las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código” (COIP, 2021).

2.1.4.1 *Pena Privativa de Libertad.*

La pena privativa de libertad es la que se impone por el juzgador como resultado de un proceso penal, el cual radica en quitar a una persona su libertad ambulatoria, y para el cumplimiento de la misma el sentenciado deberá cumplir con esta pena en el centro de privación de libertad. Las penas privativas de libertad tienen una duración de hasta cuarenta años, según el artículo 59. La duración de la pena empieza a computarse desde que se materializa la aprehensión. En caso de condena, el tiempo efectivamente cumplido bajo medida cautelar de prisión preventiva o de arresto domiciliario, se computará en su totalidad a favor de la persona sentenciada (COIP, 2021).

La duración de la pena en efecto como dice el COIP en el referido artículo, se materializa al momento en que pierde la libertad por la infracción cometida, en este caso será por el delito de tránsito por muerte culposa, quien será sancionado con pena privativa de libertad de 1 a 3 años.

2.1.4.2 *Penas no Privativas de Libertad.*

El artículo 60 de este cuerpo legal define cuales son las penas no privativas de libertad:

- a. Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo.
- b. Obligación de prestar un servicio comunitario.

- c. Comparecencia periódica y personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia.
- d. Comparecencia periódica y personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia.
- e. Prohibición de ejercer la patria potestad o guardas en general.
- f. Inhabilitación para el ejercicio de profesión, empleo u oficio.
- g. Prohibición de salir del domicilio o del lugar determinado en la sentencia.
- h. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.
- i. Restricción del derecho al porte o tenencia de armas.
- j. Prohibición de aproximación o comunicación directa con la víctima, sus familiares u otras personas dispuestas en sentencia, en cualquier lugar donde se encuentren o por cualquier medio verbal, audiovisual, escrita, informático, telemático o soporte físico o virtual.
- k. Prohibición de residir, concurrir o transitar en determinados lugares.
- l. Expulsión y prohibición de retorno al territorio ecuatoriano para personas extranjeras.
- m. Pérdida de los derechos de participación.

La o el juzgador podrá imponer una o más de estas sanciones, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal” (COIP, 2021).

En los últimos años, con la humanización del derecho, varios países han ido implementando penas que sustituyan a la privación de libertad, que sean menos aflictivas, ya que la mayoría de centros penitenciarios se encuentran en crisis.

A estas penas se les ha dado diferentes definiciones como sustitutivos penales, medidas alternativas, entre otras expresiones según cada Estado.

En la doctrina y el derecho comparado a estas penas se les ha dado diferentes expresiones tales como medidas alternativas, sustitutivos penales o subrogados penales, entre otros según el criterio jurídico de cada Estado.

Se podría decir que las sanciones que evitan la aplicación de penas privativas de libertad, que hacen menos daño al individuo, según el tipo de delito, son las penas no privativas de libertad.

2.1.4.3 Las Penas Restrictivas de los Derechos de Prioridad.

Estas penas son las que impone el juzgador, las cuales tienen como finalidad la restricción sobre el uso y derecho que se tiene sobre los bienes sobre el procesado.

En las leyes ecuatorianas, además de las sanciones de las penas privativas de la libertad, son las penas restrictivas de propiedad, lo cual no es otra cosa que el pago pecuniario de una reparación económica, y el juzgador para garantizar el acatamiento de esta pena podrá gravar los bienes del sancionado para su efectivo cumplimiento, es decir el imputado no podrá hacer el uso total de sus bienes, sean estos muebles, inmuebles, cuentas bancarias.

El COIP estipula las siguientes Penas Restrictivas de los Derechos de Propiedad

Multa, cuyo valor se determina en salarios básicos unificados del trabajador en general. La multa debe pagarse de manera íntegra e inmediata una vez que la respectiva sentencia se ejecutorie. No obstante, cuando la persona sentenciada demuestre su incapacidad material para cancelarla en las condiciones antes previstas, la o el juzgador podrá autorizar que su cumplimiento se realice de la siguiente manera:

- a. Pago a plazos o por cuotas durante el mismo tiempo de la condena
- b. Condonación de una parte de la multa si, además, se demuestra extrema pobreza
- c. Servicio comunitario equivalente, únicamente en las infracciones sancionadas con penas privativas de libertad de un día a seis meses

Comiso penal, procede en todos los casos de delitos dolosos y recae sobre los bienes, cuando estos son instrumentos, productos o réditos en la comisión del delito. No habrá comiso en los tipos penales culposos. En la sentencia condenatoria, la o el juzgador competente dispondrá el comiso de:

- a. Los bienes, fondos o activos, o instrumentos equipos y dispositivos informáticos utilizados para financiar o cometer la infracción penal o la actividad preparatoria punible.
- b. Los bienes, fondos o activos, o instrumentos equipos y dispositivos informáticos utilizados para financiar o cometer la infracción penal o la actividad preparatoria punible.
- c. Los bienes, fondos o activos y productos en los que se transforman o convierten los bienes provenientes de la infracción penal.

- d. El producto del delito que se mezcle con bienes adquiridos de fuentes lícitas; puede ser objeto de comiso hasta el valor estimado del producto entremezclado.
- e. Los ingresos u otros beneficios derivados de los bienes y productos provenientes de la infracción penal.

Cuando tales bienes, fondos o activos, productos e instrumentos no pueden ser comisados, la o el juzgador dispondrá el pago de una multa de idéntico valor, adicional a la prevista para cada infracción penal”.

En este delito también encontramos que es sancionado con pena restrictiva de los derechos de propiedad, pues a más de la sanción con pena privativa de libertad, será impuesta una multa, la cual está tipificada en el art. 70 de este cuerpo legal, que será de cuatro a diez salarios básicos unificados, de acuerdo al tiempo que el infractor sea privado de su libertad.

2.1.5 Resoluciones.

Se llama resoluciones a ciertas decisiones que son tomadas, de forma no normativa, por parte de autoridades políticas, judiciales o administrativas, que dan solución a un problema, o brinda ciertas pautas o pasos a seguir dentro de un tema específico, lo que conlleva a resolverlo (Pérez & Merino, 2022). Consecuentemente, una resolución es un dictamen emitido por una entidad con capacidad judicial, que ordena a un tercero, resolver la petición de un ciudadano acerca de un tema específico, sea esta petición de carácter ordenativo o conclusivo.

Las resoluciones, según la entidad de la que provengan o dependiendo del fin para el que han sido emitidas, pueden ser de dos tipos:

- Resoluciones administrativas; y,
- Resoluciones judiciales.

2.1.5.1 Resolución Administrativa.

Una resolución administrativa corresponde a una disposición o mandato que otorga el ente responsable de un servicio público. Quiere decir que una resolución administrativa es una norma cuya trascendencia está condicionada al contexto del servicio en cuestión. Las resoluciones administrativas son de carácter obligatorio en cuanto a su cumplimiento. Como ejemplo a este enunciado se pueden citar las concesiones de servicio, los cambios en

documentos previamente establecidos, las otorgadas por entidades educativas, entre otros (Pérez & Merino, 2022).

Las resoluciones administrativas son conocidas generalmente como “actos administrativos” (Trujillo E. , 2020). Estos actos pueden distinguirse entre:

- Actos expesos. – los que quedan estipulados por escrito
- Actos presuntos. – de los que son presumibles sin que se hayan dictado
- Actos favorables. – cuando la razón es otorgada al ciudadano que la solicitado, o a los ciudadanos dentro de un proceso de litigio
- Actos desfavorables. – cuando el solicitante no tiene la razón y se lo estipula por escrito
- Actos en trámite. – los que están en proceso de ser dictaminados
- Actos definitivos. – que han resuelto por completo la controversia en la que se encuentran los litigantes
- Actos individuales. – que se ejecutan para una sola persona con un caso particular
- Actos colectivos. – cuando un documento sirve a más de una persona al momento de su extensión o ejecución

La resolución administrativa busca que, lo que previamente ha sido fijado por las leyes, sea detallado, complementado y desarrollado, haciendo que los servicios públicos sean cumplidos según lo estipulado en la legislación. Esto quiere decir que, siempre y cuando la legislación así lo permita, una entidad o servicio público, puede emitir resoluciones administrativas.

Dentro de las principales características de las resoluciones administrativas, además de las ya presentadas, tenemos que:

- Estarán siempre fundamentadas tanto en hecho como en derecho.
- Podrán ser ejecutadas en la vida diaria, es decir, son un acto ejecutivo.
- Generalmente consta de tres partes: la primera que es donde se expone la situación y se detalla la problemática del asunto; la segunda donde se considera y analiza dicha problemática; y, la tercera donde se resuelve la problemática y se deja constancia del acuerdo al que se ha llegado, buscando siempre una solución.
- La resolución administrativa será emitida por la persona, dentro de la entidad donde se la realiza, que tenga legalmente atribuciones para hacerlo, dado que esta decisión deberá ser adoptada por terceros, y deberá tener veracidad.

- Deben respetarse los plazos establecidos dentro de las normativas, pues son dictaminados por las leyes vigentes.
- Es indispensable que dentro del documento se tomen decisiones sobre todo lo requerido por las partes interesadas, lo que conllevará a soluciones generales y específicas.
- Las resoluciones administrativas bajo ningún concepto podrán vulnerar lo que se establece dentro de una disposición general, es decir, de mayor jerarquía.
- Serán nulas si se encuentran controversias dentro del documento emitido, cuando no se haya realizado un procedimiento correcto de redacción o dictaminación, lo que implicará que sean imposibles de ejecutarse.

Acerca de la flexibilidad y complementariedad se puede indicar que las resoluciones administrativas contienen información actual, que no forma parte de las leyes, pues son adaptables según sea el caso a tratar. Estas resoluciones se dan como complemento a las leyes, y nunca irán en contra de las mismas, ni serán contradictorias a ellas; es así que, una resolución puede indicar cómo se procede ante cierta posibilidad específica, pero no podrá crear nada que esté fuera de su alcance o que no conste dentro de las leyes

2.1.5.2 Resolución Judicial.

Una resolución judicial es un concepto emitido por una entidad política, que ordena el cumplimiento de una medida donde previamente existe un litigio e intervienen dos partes en busca de una solución. Dentro de un proceso judicial, la resolución puede aplicarse como una conclusión, una orden o un accionar que debe ser desarrollado. Como ejemplo a este enunciado se puede citar una pauta o un accionar mediante una resolución política emitida por un ministerio (documento que a su vez es una resolución administrativa) (Pérez & Merino, 2022).

La resolución judicial concierne a declaraciones de voluntad de la autoridad judicial competente, tanto de carácter material y como territorialmente, y que aplican la ley a un caso concreto que ha sido previamente requerido (Trujillo E. , 2020).

Las resoluciones pueden diferenciarse según los siguientes tipos:

- Resolución auto. – no dan solución al asunto, pero dan fin al proceso, e implica el pronunciamiento de jueces
- Sentencia. – da fin y solución al proceso, para que luego de concluido, pueda ser tramitado; es el tipo de resolución judicial más frecuente

- Decreto o providencia. – resuelve los incidentes procesales, más no el conflicto, y finalizan el proceso
- Diligencias. – de menor trascendencia que las providencias, pero igualmente son de trámite, impulsan a la resolución definitiva de un conflicto
- Resolución judicial firme. – donde ya no pueden presentarse recursos, por aspectos varios
- Resolución judicial definitiva. – pone fin a las primeras instancias, cumpliendo así con los requisitos legales

2.1.5.3 Resolución Suprema.

El concepto de resolución suprema se usa para nombrar el fallo de una autoridad, donde no existe una orden superior en línea. Es así que la Corte Suprema de Justicia resulta el organismo principal de justicia de un país (Pérez & Merino, 2022). Entonces, el fallo dictado por la máxima autoridad competente toma el nombre de resolución suprema, y puede ser asociado a un decreto dependiendo del país del que proviene.

Al adentrarse al concepto de resolución suprema, también se debe tratar el tema de normatividad. Esta noción basa su creación en normativa de carácter jurídico que sirve para generar una orden o decreto. Es así que dado este concepto se generan cuatro tipos de decretos:

- Legislativo. – norma con rango de ley
- Ley. – aprobada por gobiernos a la fuerza, sin consultorías
- De emergencia. – dictado en medidas extraordinarias y de interés nacional
- Supremo. – regula la actividad funcional multisectorial de toda una nación

Además de una resolución suprema, dentro de la normatividad se ven reflejados los siguientes tipos de resoluciones:

- Ministerial. – aprobada por un Ministro de Estado, acerca de las capacidades sectoriales y nacionales que tiene a su cargo
- Vice Ministerial. – la aprueba un Vice Ministro y debe estar dentro de sus competencias
- Directoral. – aprobada por los Directores de la Administración Pública

2.2 Marco Conceptual

Accidente. – evento que altera el estado u orden habitual de un suceso (COIP, 2021).

Contravención. – violación a una normativa de carácter menor, es decir, que no puede ser considerada como delito, motivo por el cual se imparte una multa para la creación de conciencia vial (Aguirre, 2016).

Garantías. – corresponde a un grupo de procedimientos, criterios o condiciones que tienen como medio establecido por la Constitución y otras leyes, la conservación de los derechos de las personas, tanto físicas como jurídicas (RAE, 2020).

Infracciones de tránsito. – quebrantamiento de una normativa vigente, ley, tratado o cualquier lógica o dogma dictada por el gobierno en el ámbito de transporte o seguridad vial (COIP, 2021).

Invasión de carril exclusivo. – transitar de un vehículo particular, a través de los carriles con señalética de uso exclusivo para el transporte masivo público (LOTTTSV, 2021).

Metrovía. – sistema de circulación rápida, pública, sistema integrado de transporte masivo urbano, de la ciudad de Guayaquil (Fundación Metrovía, 2017).

Tránsito. – Acción y efecto de transitar, sea por vías o sitios públicos (Cabanellas, 1993).

Transporte. – Describe un acto o consecuencia donde surge efecto el traslado o movimiento desde un lugar a otro, cualquier objeto o persona (Cabanellas, 1993).

2.3 Marco Legal

2.3.1 Derecho Comparado.

El derecho comparado generalmente suele estar en competencia como una disciplina o técnica de estudio del derecho que tiene sus bases en el cotejo de las diferentes soluciones que ofrecen numerosos ordenamientos jurídicos para los mismos casos planteados, buscando siempre la funcionalidad y buena perspectiva (Somma, 2015). El derecho comparado es entonces una metodología que busca generar un mejor análisis jurídico; es decir, no es una rama del Derecho, así como lo es el Derecho Penal o el Civil.

La utilidad que puede tener el derecho comparado es muy variada para cada una de las partes que pueden intervenir: concepciones teóricas o doctrina, conjunto de sentencias o jurisprudencia y funcionario o legislador. Es así que el derecho comparado comprende la metodología y los resultados de un proceso como tal, y se extiende desde las aulas hasta la implementación o puesta en práctica (Ortiz, 1991).

Su finalidad consiste en la unificación y armonización del derecho, para comprender mejor la existencia de ciertas normas o leyes en distintos estados, logrando así discernir entre sus aciertos y desaciertos legislativos.

2.3.1.1 Reglamento Nacional de Tránsito de Perú.

Dentro del reglamento de tránsito de Perú (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2020), se halla la siguiente información relevante acerca de las sanciones que se aplican a los conductores en caso de incumplimiento de la ley, según el grado de gravedad de la infracción, teniendo así que:

Artículo 309. – las sanciones administrativas aplicables a los conductores son:

- Amonestación
- Multa
- Suspensión de licencia
- Cancelación de licencia
- Inhabilitación temporal o definitiva para obtención de licencia

Artículo 311. – escala de multas según la Unidad Impositiva Tributaria vigente en Perú (S/ 4.600 = \$1167,92)

Tabla 3*Aplicación y Valores de Multas en Perú*

Tipo de Infracción	Porcentaje UIT	Valor en Soles	Valor en Dólares
Muy grave (MG)	10%	S/ 460	\$ 116.79
Grave (G)	5%	S/ 230	\$ 58.40
Leve (L)	2%	S/ 92	\$ 23.36

Fuente: (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2020). Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Artículo 312. – se considera ‘reincidencia’ a la repetición de la misma infracción en el lapso de un año (12 meses) y su sanción será dos veces el valor registrado en el aplicativo de sanciones.

Artículo 313. – sanciones por reincidencia, se detallan a continuación:

Tabla 4*Sanciones por reincidencia*

Número de infracciones cometidas	Sanción
Tres infracciones MG	Suspensión por 3 meses
Seis infracciones G o MG	Suspensión por 6 meses
Nueve infracciones G o MG	Suspensión por 9 meses
Doce infracciones G o MG	Cancelación de licencia e inhabilitación de conductor por cinco años

Fuente: (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2020). Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Artículo 315. – La recuperación de la licencia luego de su suspensión, estará bajo la condición de aprobación de un curso de reforzamiento de conducta y evaluación psicológica.

Análisis. – Se considera dentro de la normativa peruana, la invasión de carriles para la circulación exclusiva de vehículos al servicio al sector público, como una falta muy grave, lo

que comprende una sanción 10% del valor establecido al momento de cometer dicha falta. Este porcentaje es el mismo que está estipulado por el COIP en Ecuador.

La diferencia se hace visible si se monetiza este porcentaje pues se tiene que, en Perú, por concepto de invasión de carril exclusivo, se pagaría un total de \$116.79 (ciento dieciséis dólares con setenta y nueve centavos), y en Ecuador un total de \$42.50 (cuarenta y dos con cincuenta centavos). Si se comparan estos valores en el tipo de moneda local (Ecuador), se obtiene que en Perú se paga un 274,8% más de lo que se cancela en Ecuador por el mismo concepto de multa. Pero esto es sólo en el caso en que se aplique la normativa del COIP para la comparación.

En cambio, si la sanción es aplicada por el GAD de Guayaquil, serían los ciudadanos guayaquileños quienes cancelen mucho más que en Perú. Comparando tenemos que, en Guayaquil, las personas cancelan un total de \$425.00 correspondiente a un salario básico unificado (SBU), que representa 363.9% más de lo que corresponde al rubro similar en Perú.

Las similitudes que muestra la Ley de Tránsito en Perú con el COIP de Ecuador se basa en que, en ambos casos, los valores por multas o sanciones están dados en porcentajes al salario mínimo de cada país.

2.3.1.2 Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia.

El Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia (Ministerio de Transporte de Colombia, 2002), incluye en su redacción, los siguientes puntos a analizar.

Artículo 122. – tipos de sanciones, que son aplicadas de forma independiente de otras en las que pudiere incurrir un conductor si incumpliere la ley o provocase un accidente en la vía:

- Amonestación
- Multa
- Suspensión de licencia
- Suspensión o cancelación del permiso de conducir
- Inmovilización del automotor
- Retención preventiva del automotor
- Cancelación definitiva de licencia

Artículo 123. – la amonestación sugiere si la autoridad así lo considera. En este punto el conductor asiste a educación vial, y en caso de inasistencia, pagará cinco salarios mínimos.

Artículo 124. – la reincidencia será causal de suspensión del documento habilitante para conducir por seis meses, y si existe reincidencia nuevamente, la suspensión será el doble de tiempo.

Artículo 131. – corresponde la aplicación de multas de tránsito según liquidación en cantidad de salarios mínimos legales. La escala se presenta así:

Tabla 5

Liquidación de multas en salarios mínimos

Rango	Sanción equivalente a SML	Valor en Pesos colombianos	Valor en dólares
A	Cuatro SML	\$4.000.000	\$ 896.90
B	Ocho SML	\$8.000.000	\$ 1793.79
C	Quince SML	\$15.000.000	\$ 3363.36
D	Treinta SML	\$30.000.000	\$ 6726.72

Fuente: (Ministerio de Transporte de Colombia, 2002). Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

El inciso <A.11> de este mismo artículo señala que, transitar por zonas restringidas, recaerá en la inmovilización del automotor.

Análisis: La normativa colombiana de tránsito puede ser bastante costosa en cuanto a sanciones se refiere. Es por esto que los conductores tienen una gran cultura de prevención. Es así que comparamos los valores por invasión de carril en Colombia, siendo una sanción de rango A, equivalente al pago de 4 salarios mínimos legales (SML) que en dólares será de \$896.90 (ochocientos noventa y seis con noventa centavos) lo que representa un 2110.3% más si es comparado contra los \$42.50 (cuarenta y dos con cincuenta centavos) estipulados en el COIP del Ecuador. Si se compara en cambio con la multa sugerida por el GAD de Guayaquil de \$425.00 (cuatrocientos veinticinco dólares), tendremos un 211% más como referencia.

Los valores por sanciones de tránsito en Colombia, son considerados de los más altos a nivel Latinoamérica; asimismo, la concientización que existe entre los conductores de este país es enorme. El tener que cancelar tanto dinero a causa de una infracción, es sin duda una forma de mantener orden en el tráfico vehicular.

2.3.1.3 Ley 18.290 de Tránsito de Chile.

La Ley de Tránsito de Chile (Ministerio de Justicia de Chile, 1984), se ha mantenido vigente por muchos años. Las reformas aplicadas han sido mínimas (cambios en numeraciones generalmente), por lo que se considera la del año 1984 como la más completa para este objeto de estudio.

Título XIII

Del Estacionamiento y la Detención

Artículo 159. – se prohíbe la detención de vehículos en:

- Cualquier señal que indique prohibición
- Lugares destinados exclusivamente para circulación y tránsito del transporte público
- Al costado o lado opuesto de cualquier obstrucción de tránsito
- Dentro de un cruce
- Entre otros estipulados en esta ley.

Título XV

De la Responsabilidad por los Accidentes

Artículo 173. – los participantes en accidentes que produzcan daños generales, tanto a los implicados como a la comunidad y bien privado, darán cuentas a la autoridad de forma inmediata. Si abandonaren el lugar, se los estimará culpables. Asimismo, será de no cumplir con lo estipulado en el artículo 183.

Título XVI

Artículo 183. – si un conductor ocasiona un accidente de tránsito está obligado a detenerse y ayudar en la medida de lo posible a los implicados.

Título XVII

De los Delitos y Cuasidelitos

Artículo 196 D. – quien conduzca un vehículo sin poseer permiso de conducir y que cuya conducción requiera de dicho documento emitido.

Artículo 196 D1. – el incumplimiento de lo estipulado en el artículo 173, se sancionará con multa de 3 a 7 unidades tributarias mensuales (UTM) y suspensión de licencia de 1 mes. El

incumplimiento de lo estipulado en el artículo 183, se sancionará con suspensión de licencia hasta por 12 meses

De las Infracciones o Contravenciones

Artículo 197. – se consideran “gravísimas”, las infracciones o contravenciones detalladas a continuación:

- No detenerse ante una señal de PARE o una luz roja
- Conducir sin haber obtenido el documento certificante respectivo
- Circulación de vehículos que realizan transporte escolar, conducidos por una persona no autorizada con el respectivo documento certificante

Artículo 198. – se consideran “graves”, las infracciones o contravenciones detalladas a continuación:

- Cuando el conductor conduce un vehículo en condiciones deficientes, sean estas físicas o mentales
- Conducir un vehículo con licencia que no corresponde a ese tipo de automotor
- Sobrepasar o adelantar en el cruce de peatones
- Que un vehículo sea conducido por una persona que no cumpla los requisitos establecidos para conducir
- Conducir vehículos sin placa
- Desobedecer las órdenes de la autoridad
- No respetar las señales de tránsito
- Que un vehículo de dos llantas se tome de otro en la vía, para apalancarse
- Circular a menor velocidad que la mínima estipulada
- Conducir en sentido contrario del estipulado
- No respetar el derecho de paso preferente
- Detener o estacionar un vehículo donde está prohibido
- Conducir un vehículo en malas condiciones mecánicas
- Entre otros estipulados en esta ley.

Artículo 199. – se consideran “menos graves”, las infracciones o contravenciones detalladas a continuación:

- Estacionar en lugares prohibidos
- Usar luces indebidas al conducir
- No colocar señales antes de girar
- Conducir vehículo con silenciador, lo que implica que el tubo de escape podría estar en malas condiciones
- Estacionar o detenerse en doble fila
- Infringir la prohibición de bebidas alcohólicas
- Deteriorar las señales de tránsito
- No conducir en la pista demarcada
- Entre otros estipulados en esta ley.

Artículo 200. – se consideran “leves”, las infracciones o contravenciones que no estén indicadas en los incisos anteriores

Artículo 201. – de las multas que se aplican a los infractores, se tiene que:

Tabla 6

Multas a los Infractores de esta Ley

Tipo de Infracción o Contravención	Multa equivalente a UTM	Valor en Pesos chilenos	Valor en dólares
Gravísimas	1,5 a 3 UTM	De \$86.335.5 a \$172.671	De \$85.26 a \$170.51
Graves	1 a 1,5 UTM	De \$57.557 a \$86.335	De \$56.84 a \$85.26
Menos Graves	0,5 a 1 UTM	De \$28778.5 a \$57.557	De \$28.42 a \$56.84
Leves	0,2 a 0,5 UTM	De \$11511.4 a \$28778.5	De \$11.37 a \$28.42

Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

A los reincidentes dentro de un periodo de 12 a 24 meses, les será impuesta una sanción del doble de la establecida por haber cometido una infracción o contravención por primera vez, y si la reincidencia persiste, la sanción se eleva al triple del valor estipulado. Esto se aplica en conjunto al retiro del documento de circulación bajo las mismas condiciones de tiempo multiplicado por la reincidencia según el caso.

Análisis: Los valores estipulados dentro de la ley de tránsito chilena, si bien es cierto son relativamente bajos, también lo es el valor establecido como unidad tributaria mensual. Es así que, sus valores por infracciones no parecerán altas, si solo se hace mención a la conversión de la moneda local en Ecuador.

2.3.2 Constitución de la República de Ecuador.

La garantía de libertad de transporte de la Constitución de la República del Ecuador en lo pertinente en su Art. 394. Establece: “... El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias...” (Asamblea Constituyente de Ecuador, 2008).

Análisis: El Estado ecuatoriano será quien se haga cargo del transporte en general, tome las decisiones de todos los estatutos de las leyes con las que se regulan las movilizaciones por cualquier vía dentro del territorio nacional, lo que incluye tráfico terrestre, aéreo y acuático, así como actividad en puertos, en conjunto con la regulación de las tasas que se manejen.

“...Art. 76 numeral 6.- La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza (Asamblea Constituyente de Ecuador, 2008).

Análisis: Será la Asamblea Constituyente del Estado ecuatoriano quien se haga cargo de regular los valores que se impartirán, por concepto de sanciones o su parte proporcional, dentro de las leyes y normativas que recaen sobre cualquier índole.

“...Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la

aplicación de la norma jerárquica superior. La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados...” (Asamblea Constituyente de Ecuador, 2008)

Análisis: A través de la Asamblea Constituyente de Ecuador se deja estipulado que se debe designar un orden jerárquico para la aplicación de la normativa, en el cual los Gobiernos Autónomos Descentralizados tienen mayor autonomía siempre y cuando estas decisiones no ocasionen un conflicto donde otra normativa con mayor orden jerárquico pueda aplicarse.

2.3.3 Código Orgánico Integral Penal.

Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

El Art. 371 del Código Orgánico Integral Penal, expresamente dispone: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (COIP, 2021).

Análisis: Al hablar de las infracciones de tránsito, el legislador ha pretendido englobar al delito y a la contravención, en una sola disposición, calificando en forma general la infracción culposa, en lo cual incluye delitos y contravenciones.

Artículo 391.- Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir: 3. La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido (COIP, 2021).

Análisis: En el caso de la ciudad de Guayaquil, el transporte rápido corresponde al uso del carril exclusivo de la metrovía, actividad que se realiza con mucha frecuencia por los conductores, y la exigencia de sanción según el COIP es del 10% de un salario básico para esta sanción.

2.3.4 Código Orgánico de la Función Judicial.

“...Art. 229.- Competencia de las juezas y jueces de tránsito. - Son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia, según sea el caso, en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia...” (COFJ, 2015).

Análisis: El Código Orgánico de la Función Judicial expresa directamente que, las únicas personas autorizadas en cuestión de dictaminar sentencias de tránsito son precisamente los jueces y juezas competentes al ámbito de circulación o tránsito, especializados en el área.

2.3.5 Ordenanza Municipal del Cantón Guayaquil.

“...Gaceta 17 artículo 5, numeral 3 invasión del carril de la metrovía. - El conductor en general que ingresare, invadiere u obstaculizare el carril exclusivo del Sistema Metrovía, será sancionado con multa equivalente a un salario básico unificado del trabajador en general y en caso de reincidencia será de dos salarios básicos unificados, ...” (M.I. Municipalidad de Guayaquil, 2014).

Análisis: Los valores que la Ordenanza Municipal del Cantón Guayaquil registra en sus páginas es de un salario básico unificado (S.B.U.) por el tema puntual a tratar, es decir, por invasión de carril exclusivo de la modalidad de transporte masivo propio de la ciudad, lo que representa, al menos en el año en curso, un total de \$425 (cuatrocientos veinte y cinco dólares americanos) en primera instancia, pues también trata sobre las reincidencias.

2.3.6 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad.

Artículo 240B.- Las y los servidores policiales directivos y técnicos operativos de tránsito, son aquellas personas que han completado y aprobado el proceso de formación policial y de inducción para servidoras o servidores policiales en las escuelas de formación policial, reconocido por el organismo rector de Educación Superior, en los ámbitos de seguridad pública y ciudadana, investigación de la infracción, otros inherentes a la misión y funciones de la Policía Nacional, que realizarán el control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en las vías de su jurisdicción (LOTTTSV, 2021).

Nota: Artículo agregado por artículo 154 de Ley No. O, publicada en Registro

Oficial Suplemento 512 de 10 de agosto del 2021.

Dentro de sus disposiciones generales deja estipulado

TERCERA. - Las infracciones de tránsito tipificadas en esta Ley, comprenden también a la

Análisis: En este artículo se deja estipulada las competencias en temas de seguridad vial y transportación pública y ciudadana queda bajo el control de las autoridades debidamente preparadas en procesos de formación policial, servidores policiales en funciones de control del tránsito, transporte y seguridad vial a través de un organismo rector de Educación Superior.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Enfoque de la Investigación

El enfoque de la investigación será de carácter mixto, esto quiere decir: cualitativo y cuantitativo. Muestra enfoque cualitativo porque se emplea el trabajo de campo y criterio de observación para el levantamiento de información. Muestra enfoque cuantitativo pues se analiza la información recogida, mediante datos matemáticos y estadísticos, que la hacen medible. La dirección que toma el levantamiento de información será hacia los profesionales del Derecho (Consejo de la Judicatura, 2021).

3.2 Alcance de la Investigación

La metodología de la investigación del presente trabajo investigativo titulado “Aplicación de las penas por contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil” se define como descriptiva y exploratoria. El alcance de este tipo de metodología permite reunir la información total mediante censos o toma de muestras de población, que permitan realizar una formulación numérica y estadística, de tal manera que dichos datos puedan ser analizados y posteriormente emitan un resultado claramente visible y entendible para el usuario final de la investigación (Hernández-Sampieri, 2018).

La investigación se lleva a cabo de forma directa y mediante el empleo de métodos descritos a continuación (Morante, 2020):

- Método Inductivo. – con la revisión de la literatura, bibliografía, otros autores, normativas y leyes
- Método Deductivo. – porque se parte del razonamiento de una verdad escrita, para la toma y aplicación de conclusiones relevantes para el autor de la investigación. Este método se respalda en cuatro fases:
 - Observación. – donde se incluye la tipificación en leyes y normativas
 - Hipótesis. – a partir de la observación se realizan cuestionamientos acerca de las normativas.

- Deducción. – todo lo consecuente a la hipótesis propia efectuada con anterioridad.
- Contratación. – se elaboran cuestionarios de preguntas a profesionales en el campo para validar el cuestionamiento realizado previamente.

3.3 Técnica e Instrumentos para Obtener los Datos

Se utiliza la encuesta como técnica de recolección para el presente trabajo investigativo. Se realiza mediante la inclusión de un cuestionario con preguntas cerradas de opción múltiple, consultas que puedan ser rápidamente asimiladas por los profesionales del Derecho que serán encuestados, con respecto al tema de estudio que revisa las penas por contravenciones de tránsito en el COIP en relación a las resoluciones del GAD en Guayaquil. La aplicación de la encuesta permite cuantificar los datos generados para así obtener una mejor interpretación de los resultados (Hernández-Sampieri, 2018).

Tabla 7

Técnicas e Instrumentos de Recolección

Técnica	Instrumentos
Encuesta. – trabajo de campo, análisis de inspección	Cuestionario. – compilado de preguntas

Fuente: (UNESCO, 2019). Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

3.4 Población y Muestra

La población para este proceso investigativo constará de profesionales del Derecho habilitados. La muestra partirá a raíz de la formulación para datos globales.

3.4.1 Población.

Se considera realizar una encuesta a profesionales del Derecho habilitados y registrados en el Consejo de la Judicatura seccionado por la provincia del Guayas, generando un total de 18522 profesionales (dieciocho mil quinientos veinte y dos) al 2021 según la plataforma de la entidad pública (Consejo de la Judicatura, 2021).

3.4.2 Muestra.

La obtención de la muestra para este proceso investigativo se realiza tomando los datos mediante la fórmula orientada al cálculo de datos globales finitos que corresponde a la detallada a continuación:

$$n = \frac{N * k^2 * p * q}{e^2(N - 1) + k^2 * p * q}$$

Siendo sus siglas:

- n : Tamaño de la muestra
- N : Tamaño de la población o universo
- p : Probabilidad de éxito
- q : Probabilidad de fracaso
- e : Error de muestreo
- k : Constante dependiente (nivel de confianza)

Como información requerida entonces se obtiene lo siguiente:

- El tamaño de la población es entonces de 18522 profesionales del Derecho registrados.
- La probabilidad de éxito o de ocurrencia estimado será del 50%.
- La probabilidad de fracaso estimado entonces será de 50%.
- El porcentaje de error estimado será del 7% permitido.
- Los principales valores para el uso de la constante dependiente k provienen del área que se encuentra bajo la curva normal estándar según el nivel de confianza que se asigne al caso, es decir, la probabilidad de que los datos obtenidos resulten correctos o no, mediante la tabla según (Canelos, 2010) previamente establecida:

Tabla 8

Valor k según nivel de confianza

Constante Dependiente k	1.150	1.280	1.440	1.650	1.960	2.240	2.580
Nivel de Confianza	75 %	80 %	85 %	90 %	95 %	97.5 %	99 %

Fuente: (Canelos, 2010). Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Tomando el nivel de confianza sugerido de 95%, la constante dependiente k entonces sería de 1.960, lo que significaría el reemplazo en la fórmula principal de la siguiente manera:

Fórmula principal:

$$n = \frac{N * k^2 * p * q}{e^2(N - 1) + k^2 * p * q}$$

Reemplazando valores:

$$n = \frac{18522 * 1.960^2 * 0.5 * 0.5}{0.07^2(18522 - 1) + 1.960^2 * 0.5 * 0.5}$$

Resolución de operaciones combinadas:

$$n = \frac{17788.5288}{91.7133}$$

Valor final:

$$n = 193.958 \approx 194$$

Redondear, y finalmente se obtiene:

$$n = 194 \text{ profesionales}$$

Es así que, el número de profesionales del Derecho a ser encuestados será de 194, cantidad que representa el 1.05% del total registrados y habilitados según el Consejo de la Judicatura en la provincia del Guayas.

3.5 Presentación y Análisis de Resultados

A continuación, se tipifican y analizan los resultados obtenidos en la encuesta realizada a los 194 profesionales del Derecho.

Cada pregunta muestra totales, porcentajes y gráfico de barras, lo que permite al lector su comprensión a simple golpe de vista.

Pregunta #1:

¿Conoce usted el concepto general de contravención en la ley de tránsito?

Tabla 9

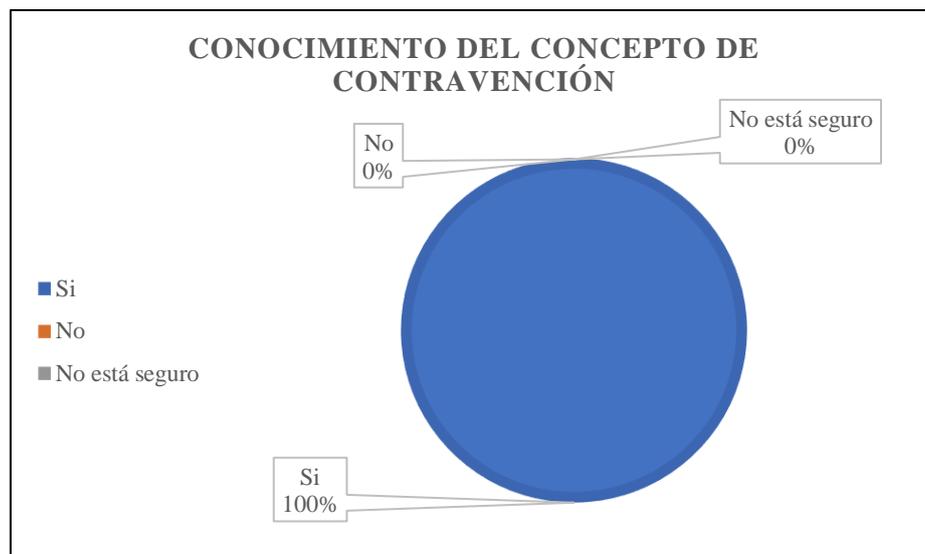
PI: ¿Conoce usted el concepto general de contravención en la ley de tránsito?

Opciones de Respuesta	Número de Encuestados	Porcentajes
Si	194	100%
No	0	0%
No está seguro	0	0%
Total	194	100%

Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Figura 2

PI: ¿Conoce usted el concepto general de contravención en la ley de tránsito?



Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Análisis: El 100% de los encuestados indicó que están en pleno conocimiento del concepto de contravención y confirman que hacen el uso correcto del término. Ninguno de los encuestados manifestó una respuesta negativa a la consulta.

Pregunta #2:

¿Aplica usted de forma correcta el concepto de penas dentro de la ley de tránsito?

Tabla 10

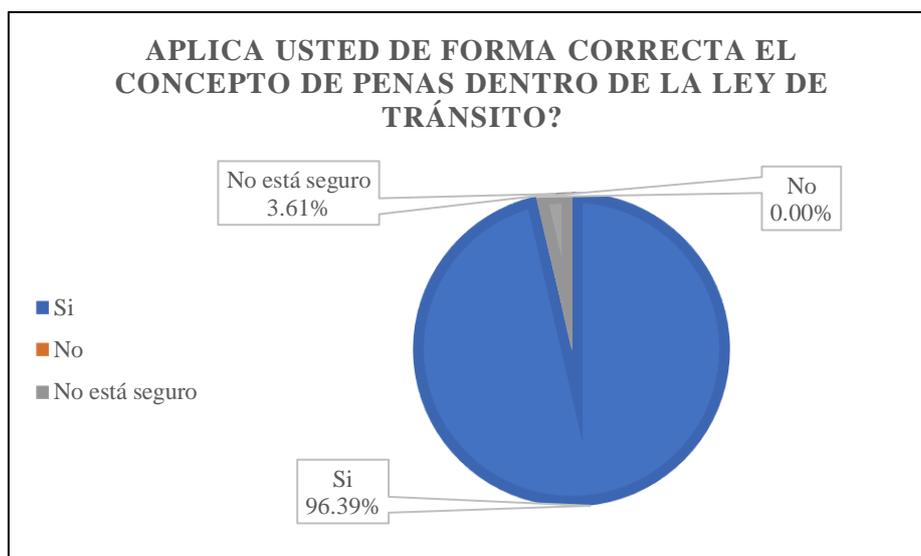
P2: ¿Aplica usted de forma correcta el concepto de penas dentro de la ley de tránsito?

Opciones de Respuesta	Número de Encuestados	Porcentajes
Si	187	96.39%
No	0	0%
No está seguro	7	3.61%
Total	194	100%

Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Figura 3

P2: ¿Aplica de forma correcta el concepto de penas dentro de la ley de tránsito?



Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Análisis: El 96.39% de los profesionales del Derecho encuestados indicó que conoce completamente el concepto de las penas dentro de las leyes de tránsito. Asimismo, el 3.61% se sinceró diciendo que no estaba seguro de aplicar de forma correcta el término.

Pregunta #3:

¿Conoce usted que en la Ordenanza Municipal del Cantón Guayaquil se estipula una sanción por un S.B.U. por concepto de invasión de carril exclusivo?

Tabla 11

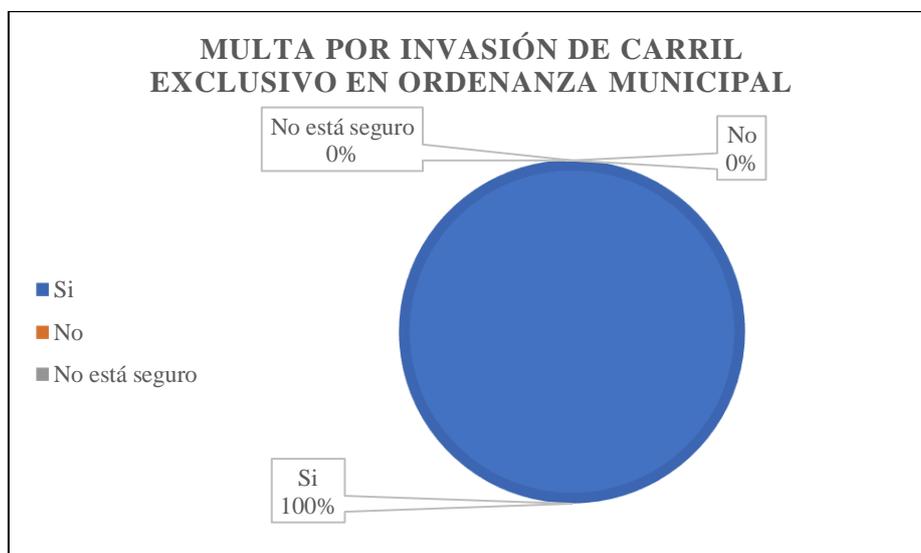
P3: Tipificación en Ordenanza Municipal, multa por invasión de carril exclusivo

Opciones de Respuesta	Número de Encuestados	Porcentajes
Si	194	100%
No	0	0%
No está seguro	0	0%
Total	194	100%

Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Figura 4

P3: Tipificación en Ordenanza Municipal, multa por invasión de carril exclusivo



Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Análisis: El 100% de los profesionales del Derecho encuestados indicaron que son plenamente conscientes que dentro de la Ordenanza Municipal del cantón de Guayaquil está estipulada la multa por invasión de carril exclusivo de un S.B.U.

Pregunta #4:

¿Conoce usted que en el COIP se encuentra tipificada la multa por invasión de carril exclusivo del transporte público con un 10% del SBU?

Tabla 12

P4: Tipificación en COIP de multa por invasión de carril exclusivo

Opciones de Respuesta	Número de Encuestados	Porcentajes
Si	176	90.72%
No	10	5.16%
No está seguro	8	4.12%
Total	194	100%

Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Figura 5

P4: Tipificación en COIP de multa por invasión de carril exclusivo



Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Análisis: El 90.72% de los encuestados manifestó conocer que en el COIP se encuentra estipulada una multa por invasión de carril exclusivo por un monto del 10% del SBU. El 5.16% recalcó que no tenía conocimiento del tema. El 4.12% indicó que no está seguro de que se registre ese valor.

Pregunta #5:

¿Está de acuerdo que en un litigio judicial el COIP tenga poder sobre resoluciones del GAD?

Tabla 13

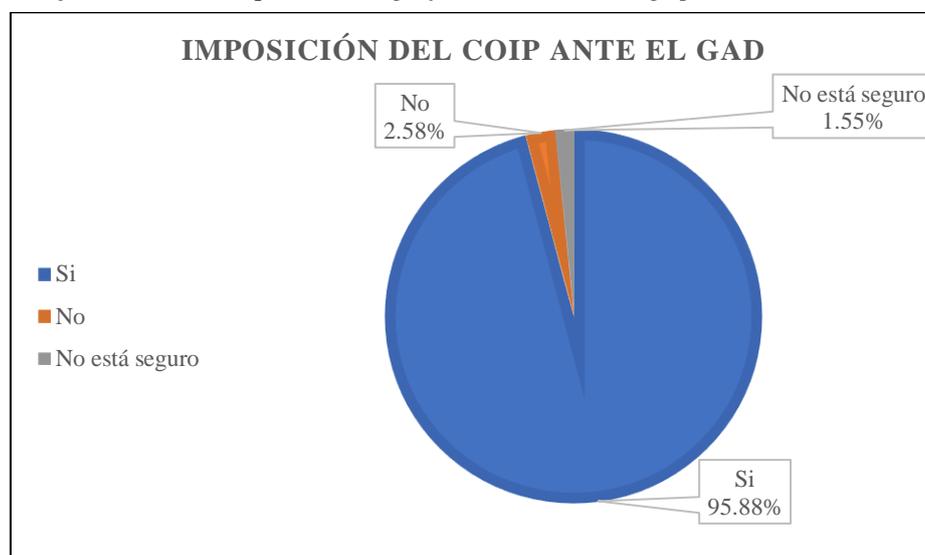
P5: ¿Está de acuerdo que en un litigio judicial el COIP tenga poder sobre el GAD?

Opciones de Respuesta	Número de Encuestados	Porcentajes
Si	186	95.88%
No	5	2.58%
No está seguro	3	1.54%
Total	194	100%

Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Figura 6

P5: ¿Está de acuerdo que en un litigio judicial el COIP tenga poder sobre el GAD?



Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Análisis: El 95.88% de los encuestados indicó que el COIP debe imponerse ante el GAD cuando sea necesario.

El 2.58% indicó que es el GAD quien debe manejar el tema, y el 1.55% no está seguro del tema

Pregunta #6:

¿Está de acuerdo con las altas multas dispuestas por el GAD Municipal de Guayaquil?

Tabla 14

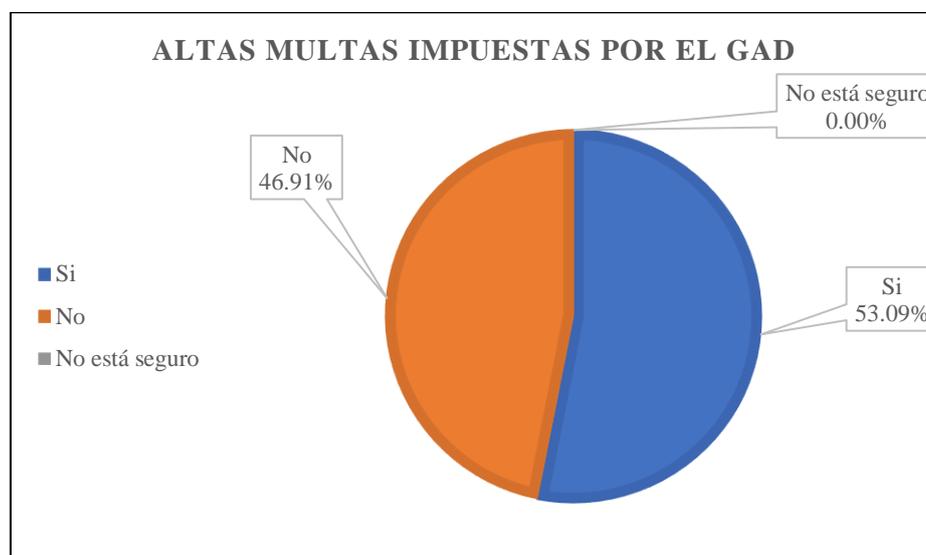
P6: ¿Está de acuerdo con las altas multas dispuestas por el GAD?

Opciones de Respuesta	Número de Encuestados	Porcentajes
Si	103	53.09%
No	91	46.91%
No está seguro	0	0%
Total	194	100%

Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Figura 7

P6: ¿Está de acuerdo con las altas multas dispuestas por el GAD?



Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Análisis: En este punto encontramos opiniones divididas pues, si bien es cierto, el COIP debería anteceder al GAD, es notorio que las altas multas han generado mayor conciencia entre los conductores, así sea de forma obligatoria para evitar sanciones.

Pregunta #7:

¿Cree usted que el COIP y el GAD deben unificar el costo de las multas referentes a la movilidad del tránsito terrestre?

Tabla 15

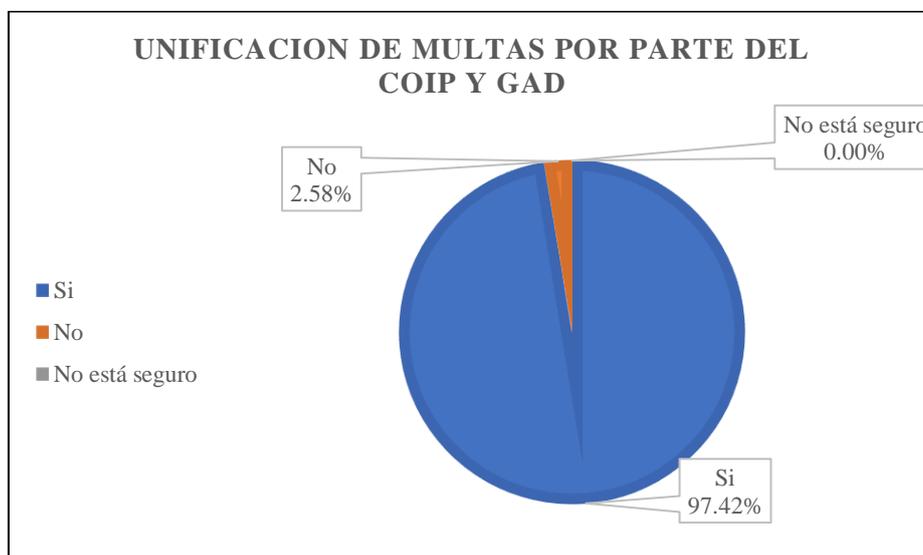
P7: ¿Está de acuerdo en que el COIP y GAD unifiquen multas?

Opciones de Respuesta	Número de Encuestados	Porcentajes
Si	189	97.42%
No	5	2.58%
No está seguro	0	0%
Total	194	100%

Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Figura 8

P7: ¿Está de acuerdo en que el COIP y GAD unifiquen multas?



Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Análisis: La mayoría de los encuestados, el 97.42%, indicó que lo ideal sería que tanto el COIP como el GAD municipal unifiquen sus rubros por concepto de multas de tránsito.

Pregunta #8:

¿Está de acuerdo en que el valor de la multa por invasión del carril exclusivo sea del 10% del SBU como lo estipula el COIP?

Tabla 16

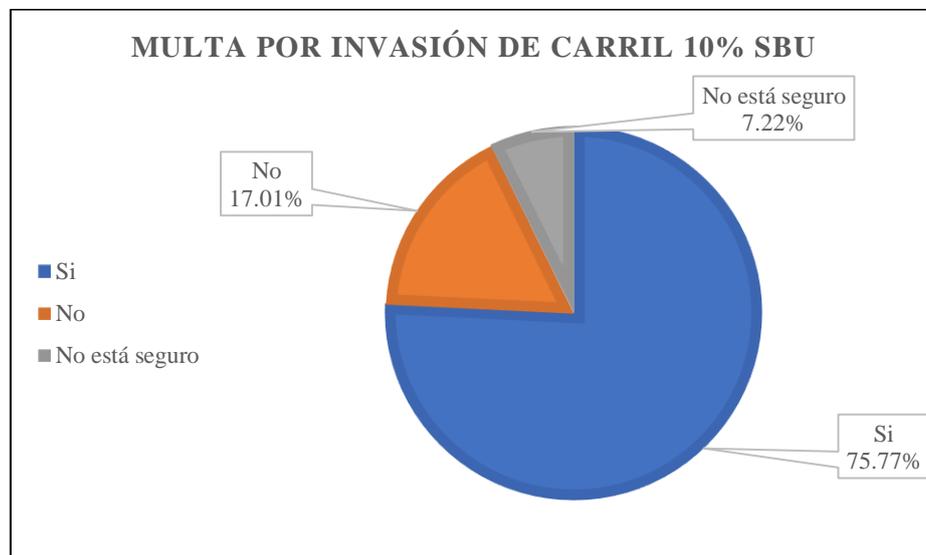
P8: ¿Está de acuerdo que el valor de la multa por invasión de carril exclusivo sea del 10% del SBU?

Opciones de Respuesta	Número de Encuestados	Porcentajes
Si	147	75.77%
No	33	17.07%
No está seguro	14	7.16%
Total	194	Ā%

Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Figura 9

P8: ¿Está de acuerdo que el valor de la multa por invasión de carril exclusivo sea del 10% del SBU?



Elaborado por: Mancilla Quinde, R. (2023)

Análisis: Un 75.77% de encuestados indicó que está de acuerdo en que la multa por invasión de carril exclusivo de transporte masivo sea del 10% del SBU.

3.6 Propuesta

Se propone, mediante opinión del autor, la unificación de los artículos, tanto del Código Orgánico Integral Penal, como en la ordenanza municipal del GAD, que proporcionan información acerca de las sanciones por invasión del carril exclusivo de la metrovía.

Dado que el COIP es quien se superpone a la ordenanza municipal, se sugiere que sea esta valoración en cuanto a multa, la que se siga manejando conforme se hacía con anterioridad y sea la ordenanza municipal la que cambie su inciso de multa por invasión de carril exclusivo de transporte urbano masivo.

CONCLUSIONES

Con base en la investigación efectuada, se concluye qué:

- Se establecieron las bases teóricas que muestran las diferencias que existen entre las menciones acerca de la invasión del carril exclusivo de la metrovía y sus sanciones o multas en cumplimiento a las ordenanzas, tanto en lo estipulado por el Código Orgánico Integral Penal (COIP) como en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil (GAD).
- El COIP estipula, acerca de las contravenciones por invasión de carril exclusivo del transporte público masivo o metrovía, con una sanción del 10% del salario básico unificado en Ecuador para el año vigente (SBU vigente), que corresponde a \$42.50; mientras que el GAD Municipal lo condena con un SBU completo. Esto conlleva a una gran diferencia que genera confusión, mal uso de las leyes de tránsito, entre otros, pues el conductor querrá siempre pagar en menor proporción por sus imprudencias, y buscará siempre la manera de incurrir en el menor gasto posible.
- Al revisar con detenimiento tanto lo estipulado en el COIP del Ecuador, así como también el gobierno autónomo descentralizado objeto de estudio que para este caso es el de Guayaquil, se concluye que la mejor decisión para este tipo de desigualdades en leyes similares, aunque en normativas distintas, se equiparen y se trabajen de forma compensada y unificada, lo que permitirá al conductor cumplir con sus obligaciones de forma más ordenada y reducirá la cantidad de reclamos concernientes a sanciones y multas.

RECOMENDACIONES

Se recomienda entonces, con base en el estudio realizado, qué:

- La importancia de conocer las leyes, tanto globales, a nivel país y a nivel local, es imperante, sobre todo para un profesional del Derecho que día a día lidia con casos como los de artículos con variantes según la localidad en la que se encuentre. Si bien la jerarquización existe dentro de cada cantón, provincia y país, mantenerse informado podría ser un medio de concientización a los conductores y a su vez de cultura general.
- Tener claros los artículos de las leyes como el COIP que, al compararse con las ordenanzas municipales, presentan variaciones significativas, lo que, a fin de cuentas, son iguales o muy similares a la redacción, pero son distintos en los valores que representa su incumplimiento. Se busca que el conductor tenga conciencia acerca de las situaciones que pueden suceder en su ruta, y según el histórico de totales de multas, se podrá llegar a un consenso en cuanto al uso de las leyes de tránsito y sanciones percibidas por el conductor.
- Se recomienda la equiparación de multas previo estudio generalizado, donde se pueda mantener un mismo valor o porcentaje de sanción, para de esta manera evitar confusiones y reclamos posteriores, lo que va a generar demoras en los trámites, gasto innecesario de dinero tanto por parte del usuario como de la entidad reguladora pues, al existir un caso abierto por reclamo, se genera un gasto en el recurso que se maneja, desgaste físico y emocional de quien reclama, entre otros inconvenientes que podrían preverse si se mantienen las leyes y normas lo más claras posibles.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguirre, R. (2016). *Deficiencias del Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito, provocan dificultad para que el juez aplique las penas con estricto sentido de justicia*. <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/1713/1/T-ULVR-1533.pdf>
- Alvarado, J. E. (17 de Marzo de 2017). *Derecho Ecuador*. Las Infracciones de Tránsito en el COIP: <https://derechoecuador.com/las-infracciones-de-transito-en-el-coip/>
- Andrade, M. F. (Enero de 2021). *Valoración de las sanciones alternativas a la privación de libertad en las contravenciones de tránsito*. Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil: <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/4246>
- Asamblea Constituyente de Ecuador. (2008). https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Cabanellas, G. (1993). *Diccionario Jurídico Elemental* (Undécima ed.). Buenos Aires: Editorial Heliasta S.R.L. <http://www.unae.edu.py/biblio/libros/Diccionario-Juridico.pdf>
- Canelos, R. (2010). *Formulación y evaluación de un plan de negocio*. Guayaquil: Universidad Internacional del Ecuador.
- Carrara, F. (1868). *Programma del corso di diritto criminale*. Pisa: Harvard Law School Library.
- COFJ. (22 de Mayo de 2015). *Código Orgánico de la Función Judicial*. https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/normativa/codigo_organico_fj.pdf
- COIP. (17 de Febrero de 2021). *Código Orgánico Integral Penal*. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Consejo de la Judicatura. (2021). *Sistema Informático Foro de Abogados*. <https://app.funcionjudicial.gob.ec/ForoAbogados/Publico/frmConsultasGenerales.jsp>
- Fundación Metrovía. (2017). *¿Qué es la Metrovía?* <https://metrovia.atm.gob.ec/metrovia/fundacionmetrovia>
- Hernández-Sampieri, R. (2018). *Metodología de la Investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México: McGraw-Hill Interamericana.

- LOTTTSV. (10 de Agosto de 2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. <https://www.ant.gob.ec/placas-diferenciadas/>
- M.I. Municipalidad de Guayaquil. (30 de Diciembre de 2014). *Gaceta Oficial Administración del Señor Ab. Jaime Nebot Saadi*. <https://www.guayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/2021/11/Gaceta-17.pdf>
- Ministerio de Justicia de Chile. (7 de Febrero de 1984). *Ley 18.290 de Tránsito*. http://www.subtrans.gob.cl/pdf/LEY_18290.pdf
- Ministerio de Transporte de Colombia. (6 de Agosto de 2002). *Código Nacional de Tránsito Terrestre*. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú. (22 de Abril de 2020). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. Ley N° 27181: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_1_56.pdf
- Morante, J. A. (14 de Agosto de 2020). *Tipificación de las Lesiones de Tránsito que no superen los tres días de incapacidad, como garantía de los Derechos de las Víctimas*. Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil: <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/3873>
- Mosquera, A. (2019). *Vulneración del Principio de Jerarquía Constitucional frente a las Sanciones Impuestas mediante las Ordenanzas Municipales por Infracciones de Tránsito de la Autoridad de Tránsito Municipal*. <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/39447/1/Mosquera%20Arcos%20Adriana%200034-2019.pdf>
- Ortiz, R. (1991). *Derecho Comparado, más allá de la teoría o del método: una alternativa*. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/10864/11368>
- Pérez, J., y Merino, M. (2022). *Definición.de*. Definición de Resolución Judicial: <https://definicion.de/resolucion-judicial/>
- RAE. (2020). *Real Academia Española*. <https://dpej.rae.es/lema/garant%C3%ADas-constitucionales-o-legales#:~:text=Pen.,las%20personas%20f%C3%ADsicas%20y%20jur%C3%ADdicas>

- Sisalema, W. (2015). *La Conciliación en Materia de Infracciones de Tránsito frente al Principio NON BIS IN IDEM.*
<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/955/1/TUAABG105-2015.pdf>
- Somma, A. (2015). *Introducción al Derecho Comparado.* (U. C. Madrid, Ed.)
<https://www.corteidh.or.cr/tablas/r34961.pdf>
- Trujillo, E. (05 de Septiembre de 2020). *Economipedia.* Resolución:
<https://economipedia.com/definiciones/resolucion.html>
- Trujillo, P. (2017). *El Principio de Legalidad y la Aplicación de la Norma por los Agentes de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato.*
<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/26000/1/FJCS-DE-1035.pdf>
- UNESCO. (15 de Diciembre de 2019). *Tesaurus de la UNESCO.*
<http://vocabularies.unesco.org/thesaurus/concept7393>
- UNICEF. (2018). *UNICEF.ORG.* ¿Qué son los derechos humanos?:
<https://www.unicef.org/es/convencion-derechos-nino/que-son-derechos-humanos>