



UNIVERSIDAD
BOLIVARIANA
DEL ECUADOR

TRABAJO DE TITULACIÓN

UNIVERSIDAD
BOLIVARIANA
DEL ECUADOR



UNIVERSIDAD BOLIVARIANA DE ECUADOR

MAESTRÍA EN DERECHO

TRABAJO DE TITULACIÓN

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN DERECHO PROCESAL

TEMA

VULNERACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LAS
CONTRAVENCIONES DE TRANSITO DE PRIMERA CLASE FRENTE A LAS
ALTERNATIVAS PROCESALES DE LA PENA.

Autora:

Ab. Banchón Cruz, Johanna Rosario

Tutor:

Dr. Zúñiga Arreaga, Christian Mauricio

ECUADOR

2024



La Universidad para todos





UNIVERSIDAD
BOLIVARIANA
DEL ECUADOR

TRABAJO DE TITULACIÓN

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a Dios, a mis amados padres Juan y Martha, a mi esposo James, a mi amado hijo, quien es mi vida entera Juanjito. A Dios por ser mi fortaleza cada día, a mis padres, quienes han sido mi vida acompañándome y velando por mi bienestar y educación siendo mi apoyo en todo momento. A todos quienes han sido parte de mi investigación, mi familia, amigos, personas presentes a través de las encuestas, Jueces, colegas Abogados y conductores, quienes han colaborado para que se garantice un principio fundamental, el principio de proporcionalidad de la pena, gracias a todos, con mucho cariño para ustedes.

Johanna Rosario Banchón Cruz



La Universidad para todos





UNIVERSIDAD
BOLIVARIANA
DEL ECUADOR

TRABAJO DE TITULACIÓN

AGRADECIMIENTO

Quiero dar gracias a Dios, por estar siempre presente en mi vida, por iluminar mi mente y por haber colocado en mi camino a todas esas personas que han sido mi pilar y apoyo en este proceso académico. A mi amada familia por ser mi pilar en cada momento de mi vida, académico y profesional. Agradezco al Ab. Jorge Gómez Fioravanti, MSc, por su apoyo incondicional en temas académicos. A mis docentes gracias por compartir sus conocimientos académicos, con mucha paciencia y enseñanza y finalmente un eterno agradecimiento a la Universidad Bolivariana del Ecuador, prestigiosa institución la cual me ha brindado y preparado para un nuevo futuro, con todo cariño.

Johanna Rosario Banchón Cruz



La Universidad para todos





RESUMEN

La investigación abordó la vulneración del principio de proporcionalidad en las sanciones impuestas por las contravenciones de tránsito de primera clase en el sistema judicial ecuatoriano, contrastándolas con las alternativas procesales de las penas existentes, el cual exige que las sanciones impuestas por el Estado sean idóneas, necesarias y suficientes para alcanzar un fin legítimo. En el caso de las contravenciones de tránsito deben ser proporcionales a la gravedad de la infracción, tomando en cuenta el daño causado, la intencionalidad del infractor y las circunstancias del hecho. Las Contravenciones de Tránsito de Primera Clase, desde la acepción que el Código Orgánico Integral Penal (COIP) ha tipificado como contravenciones de tránsito de primera clase, esto a una serie de infracciones leves desde esta esfera tenemos que las sanciones para estas contravenciones incluyen: 1) Multa económica, 2) Reducción de puntos en la licencia de conducir, 3) Prisión de hasta tres días. Teniendo en cuenta que una de las condenas con las que se sanciona la conducta del ciudadano que infringe una contravención de tránsito de primera clase, es la aplicación de la pena privativa de la libertad, esta pena de prisión prevista puede resultar desproporcionada en relación con la gravedad de la infracción. La esencia primordial de la investigación se centra en la existencia de vulneración del principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase, este trabajo de investigación se orienta a proponer la revisión y reforma de las penas previstas para estas contravenciones, eliminando la pena de prisión y priorizando las medidas alternativas, como las medidas de reparación, la suspensión condicional de la pena y el trabajo comunitario, lo que permitirá identificar las deficiencias del sistema actual de sanciones por contravenciones de tránsito y proponer soluciones que contribuyan a mejorar la seguridad vial y la justicia penal en el Ecuador, garantizando el debido proceso y el derecho a la defensa.

Palabras claves: vulneración, sanciones, contravenciones de tránsito de primera clase, principio de proporcionalidad, debido proceso y el derecho a la defensa.





ABSTRACT

The research addressed the violation of the principle of proportionality in the sanctions imposed for first-class traffic violations in the Ecuadorian judicial system, contrasting them with the procedural alternatives of existing penalties, which requires that the sanctions imposed by the State be suitable, necessary and sufficient to achieve a legitimate end. In the case of traffic violations, they must be proportional to the seriousness of the infraction, taking into account the damage caused, the intentionality of the offender and the circumstances of the act. First Class Traffic Violations, from the meaning that the Comprehensive Organic Criminal Code (COIP) has typified as first class traffic violations, this to a series of minor infractions from this sphere we have that the sanctions for these violations include: 1) Economic fine, 2) Reduction of points on the driver's license, 3) Imprisonment of up to three days. Taking into account that one of the penalties for the conduct of a citizen who infringes a first-class traffic offence is the application of the custodial sentence, this prison sentence may be disproportionate in relation to the seriousness of the offence. The main essence of the research focuses on the existence of violation of the principle of proportionality in first-class traffic violations, this research work is aimed at proposing the review and reform of the penalties provided for these offenses, eliminating the prison sentence and prioritizing alternative measures, such as reparation measures, the conditional suspension of sentences and community work, which will make it possible to identify the deficiencies of the current system of penalties for traffic violations and propose solutions that contribute to improving road safety and criminal justice in Ecuador, guaranteeing due process and the right to defense.

Keywords: violation, sanctions, first-class traffic violations, principle of proportionality, due process and the right to defense.





INDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	4
HIPÓTESIS	4
OBJETIVOS.....	4
OBJETIVO GENERAL.....	4
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4
METODOLOGÍA.....	5
ENFOQUE.....	5
ALCANCE. -	5
DISEÑO. -	5
MÉTODOS.....	6
MÉTODOS DE NIVEL EMPÍRICOS:	6
MÉTODOS DE PROCESAMIENTO DE DATOS:	7
TÉCNICAS E INSTRUMENTOS:	8
Técnicas de Investigación:.....	8
Instrumentos de Investigación:.....	8
RESULTADOS ESPERADOS.....	9
RESULTADOS TEÓRICOS:.....	9
RESULTADOS PRÁCTICOS:	9
CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO	10
1. - Infracciones de Tránsito. -.....	10
1.1. – Generalidades. –	10
1.2. – Definiciones. -	10
1.3.- Clasificación de las infracciones.....	11
1.4. – Contravención. -	11
1.5. - Contravenciones de Tránsito. –.....	12





1.5.1. - Contravenciones de tránsito de Primera Clase.....	12
1.6. – Análisis jurídico del artículo 386 inc. 1 del COIP.....	14
1.7.- El Debido Proceso. –.....	16
1.8. - El Principio de Presunción de Inocencia. –.....	17
1.9. - El Principio de Proporcionalidad. –.....	19
1.10.- Conclusiones parciales. –.....	20
CAPÍTULO 2: METODOLOGÍA PARA EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO DIAGNÓSTICO.....	25
2. Diseño Metodológico.....	25
2.1. Tipo de investigación.....	25
2.2. Metodología.....	26
Métodos Científicos.....	26
Inductivo - Deductivo.....	26
Analítico - Sintético. -.....	26
Histórico - Lógico. -.....	26
2.3. Técnicas:.....	26
2.3.1. Observación.....	26
2.3.2. La Entrevista.....	26
2.3.3.- Encuestas.....	27
Encuesta a jueces en materia penal, sobre la vulneración del principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase frente a las alternativas procesales de la pena. -.....	28
2.3.3.1.1. ENCUESTA APLICADA A CONDUCTORES.....	31
2.3.3.1.2. ENCUESTA APLICADA A LOS PROFESIONALES DEL DERECHO INSCRITOS EN EL COLEGIO DE ABOGADOS DE SANTA ELENA.....	38
PREGUNTAS.....	38
CAPÍTULO 3: PRESENTACIÓN Y VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA.....	45
3.1.- OBJETIVOS.....	45
3.1.1.- Objetivo General.....	45





3.1.2.- Objetivos Específicos.....	45
3.2.- Exposición de motivos	45
3.3. - Contravenciones de tránsito de primera clase	46
3.4.- Considerandos. -.....	47
3.5.- Desarrollo de la propuesta.....	49
CONCLUSIONES.....	50
RECOMENDACIONES	51

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	31
Tabla 2	32
Tabla 3	33
Tabla 4	34
Tabla 5	35
Tabla 6	36
Tabla 7	37
Tabla 8	38
Tabla 9	39
Tabla 10.....	40
Tabla 11.....	41
Tabla 12.....	42
Tabla 13.....	43
Tabla 14.....	44





ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.....	31
Gráfico 2.....	32
Gráfico 3.....	33
Gráfico 4.....	34
Gráfico 5.....	35
Gráfico 6.....	36
Gráfico 7.....	37
Gráfico 8.....	38
Gráfico 9.....	39
Gráfico 10.....	40
Gráfico 11.....	41
Gráfico 12.....	42
Gráfico 13.....	43
Gráfico 14.....	44

LISTADO DE ANEXOS

Anexo 1 ENCUESTA A JUECES EN MATERIA PENAL, SOBRE LA VULNERACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO DE PRIMERA CLASE FRENTE A LAS ALTERNATIVAS PROCESALES DE LA PENA. -	3
Anexo 2. - ENCUESTA APLICADA A CONDUCTORES.....	6
Anexo 3. - ENCUESTA APLICADA A LOS PROFESIONALES DEL DERECHO INSCRITOS EN EL COLEGIO DE ABOGADOS DE SANTA ELENA	7





INTRODUCCIÓN

La presente investigación, aborda la vulneración del principio de proporcionalidad en las sanciones impuestas por las contravenciones de tránsito de primera clase en el Ecuador, contrastándolas con las alternativas procesales de la pena existentes en la legislación ecuatoriana.

En ese sentido este trabajo se centra en el principio de Proporcionalidad, por ser este un pilar fundamental del Derecho Penal y Administrativo, el cual exige que las sanciones impuestas por el Estado sean idóneas, necesarias y suficientes para alcanzar un fin legítimo. En el caso de las contravenciones de tránsito, este principio se traduce en que la sanción debe ser proporcional a la gravedad de la infracción, tomando en cuenta el daño causado, la intencionalidad del infractor y las circunstancias del hecho.

El capítulo I, desarrolló el marco teórico conceptualizando las infracciones de tránsito, generalidades, definiciones, su clasificación, la contravención de tránsito de primera clase, la garantía del debido proceso, el principio de presunción de inocencia y proporcionalidad, abordando todo lo relacionado en materia jurídica relacionado al tema, así como lo investigado por acuciosos investigadores del derecho penal acerca del tema propuesto.

En el capítulo II, se elaboró el marco metodológico, que se convierte en la ruta que determina el enfoque de la investigación, a través de los métodos utilizados, así como las técnicas que se empleó encuestas a conductores, a profesionales del derecho y Jueces, para conseguir los objetivos de investigación.

En el capítulo III, se presenta la propuesta, la misma que permitiría a los operadores de justicia, tener en consideración las diversas alternativas procesales a la pena privativa de libertad, como: 1) Medidas de reparación: Estas medidas buscan que el infractor repare el daño causado a la víctima; 2) Suspensión condicional de la pena: Esta medida permite al infractor evitar la pena de prisión si cumple con ciertas condiciones, como no cometer nuevos delitos. 3) Trabajo comunitario: Esta medida obliga al infractor a realizar trabajos en beneficio de la comunidad. Es necesario analizar con detenimiento si las penas impuestas por las contravenciones de tránsito de primera clase se ajustan al principio de proporcionalidad. Se deben considerar alternativas





procesales a la pena privativa de libertad que sean más justas y efectivas para prevenir la reincidencia y fomentar la seguridad vial.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el Ecuador, la legislación que sustancia los procedimientos en materia penal, ha tenido varias modificaciones, la última en el 2014, dejando atrás el Código Penal y Código de Procedimiento Penal, y en su lugar dando origen al Código Orgánico Integral Penal, mismo que surge a raíz de los cambios en el derecho internacional en pro y en defensa de los derechos de las y los ciudadanos y en aras de precautelar derechos y establecer restricciones, tipificar y sancionar, aquellos hechos nuevos que habían aparecido, que se constituían punibles y que no tenían castigo.

Coherente con lo expresado por (Santamaría, 2017), respecto a que "la impunidad en el juzgamiento, fuga del conductor, la no comparecencia del mismo al juicio y la imposibilidad de poder dictar sentencias por falta de comparecencia de los acusados", conlleva a presumir que el legislador, tuvo como base tanto las citadas razones como las acciones y omisiones que en materia de tránsito era muy altas, llegando a la conclusión que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre no estaba cumpliendo su sentido de ser y creyó que la vía idónea para la sustanciación y resolución jurídica de este tipo de infracciones debía ser la vía penal, introduciendo a las contravenciones de tránsito dentro del citado cuerpo de ley, configurándose así un claro y evidente endurecimiento de penas, violando derechos constitucionales, al instituir que "...Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir: 1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.. 3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente." (COIP, Código Orgánico Integral Penal, artículo 386 numerales 1 y 3, 2014).

No obstante, el legislador olvidó que "la Corte considera indispensable destacar que la prisión preventiva es la medida más severa que se le puede aplicar al imputado de un delito, motivo por el cual su aplicación debe tener un carácter excepcional." (CIDH, 2004)

La (CIDH, 2004, pág. 61), en consecuencia, ante una contravención de tránsito que es de orden culposo, que no atenta contra un tercero, que es producto de una omisión, la aplicación de





la pena privativa de libertad que es de última ratio, en este tipo de penal, soslaya el principio de proporcionalidad, considerando su baja lesividad y la existencia de alternativas procesales, en tanto y en cuanto a que si hacemos una comparación con infracciones dolosas, que se encuentran tipificadas y sancionadas con penas que no excedan de cinco años, que no se hayan cometido en contra de la administración pública, ni en contra de la mujer o miembros del núcleo familiar, estas últimas son susceptibles de que no se aplique la pena privativa de libertad incoada, sino que se aplique una medida alternativa a la prisión preventiva llegando incluso a suspenderse condicionalmente la pena; lo que no sucede con las penas que se aplican en las contravenciones de tránsito, y no solo aquello, sino que tampoco puede atenuarse una pena considerando el mínimo de la misma, debido a que el legislador la pena no la delimitó entre un piso y un techo.

La Constitución de la República de Ecuador 2008, a favor de la defensa y protección de los derechos, consagra normas muy puntuales respecto de los derechos y su aplicación, sobre todo garantiza a los ciudadanos el respeto de sus derechos por parte del Estado, dentro del marco del debido proceso que sellan la pauta para la tutela efectiva de los derechos que se hallan controvertidos en un proceso judicial, dentro de lo cual señala “Las personas declaradas culpables y sancionadas con penas de privación de libertad por sentencia condenatoria ejecutoriada, permanecerán en centros de rehabilitación social. Ninguna persona condenada por delitos comunes cumplirá la pena fuera de los centros de Rehabilitación social del Estado, salvo los casos de penal alternativas y de libertad condicionada, de acuerdo con la ley.”

Es asombroso que para casos en los que hubo la intención de causar daños a terceros, existan penas alternativas o libertad condicionada, mientras que en casos culposos, y particularmente en los de contravenciones de tránsito de primera clase, se niegue por completo este beneficio, en ese sentido dice (COLORADO, 2015) “Sin embargo no siempre la pena privativa de libertad es de ayuda para el reo, sino más bien es un obstáculo para la reinserción social ya que los centros carcelarios no solo que no rehabilitan, sino que son absolutamente contradictorias al fin, pues no se da el cambio del condenado, por lo que es necesario buscar salidas a la degradación que supone el encierro”, en esa línea se obliga a los operadores de justicia a enviar a cumplir penas privativas de libertad en los centros de privación de la libertad,





generando un prontuario que a corto plazo trae consecuencias de orden personal, imagen y moral ante la sociedad, incluso influyendo en el ámbito laboral y social, pues por el libre acceso a la información judicial, y al conocerse de forma general la existencia de una sentencia condenatoria, sin indagar más allá cuales fueron los hechos fácticos que la originaron, da pie a que se criminalice la conducta de los contraventores de tránsito.

La investigación busca contribuir a la tutela efectiva del principio de proporcionalidad en el ámbito penal ecuatoriano, analizando la pertinencia de la pena privativa de libertad para estas contravenciones, considerando su impacto en los derechos de los ciudadanos, proponiendo alternativas procesales más justas y eficientes para la prevención de estas contravenciones.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Las sanciones establecidas para las contravenciones de tránsito de primera clase en el Código Orgánico Integral Penal, vulneran el principio de proporcionalidad frente a las alternativas procesales de la pena existentes en el Ecuador?

HIPÓTESIS

La aplicación de la pena privativa de libertad para las contravenciones de tránsito de primera clase en el Ecuador vulnera el principio de proporcionalidad, frente a la existencia de alternativas procesales más eficientes y menos gravosas para la sociedad.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Demostrar la vulneración del principio de proporcionalidad en las sanciones por contravenciones de tránsito de primera clase, establecidas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), frente a las alternativas procesales de la pena existentes en el Ecuador, con el fin de proponer reformas que garanticen la aplicación de sanciones justas y resocializadoras.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Evaluar las vulneraciones del principio de proporcionalidad en las sanciones por contravenciones de tránsito de primera clase.
2. Enumerar las alternativas procesales de la pena previstas en el Código Orgánico





- Integral Penal para las contravenciones de tránsito.
3. Proponer reformas al Código Orgánico Integral Penal que garanticen la aplicación de sanciones justas y resocializadoras para las contravenciones de tránsito de primera clase.
 4. Validar la propuesta de la reforma del Código Orgánico Integral Penal que evite la vulneración del principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase, aplicando test de proporcionalidad, considerando aspectos de Idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto:

METODOLOGÍA

ENFOQUE

La investigación se enfocará en un análisis dogmático-jurídico, con un enfoque crítico-propositivo. Se analizará la normativa legal vigente y la doctrina especializada, con el fin de determinar si las sanciones establecidas para las contravenciones de tránsito de primera clase vulneran el principio de proporcionalidad y, en caso afirmativo, proponer alternativas procesales de la pena.

El enfoque será mixto, combinando métodos cuantitativos y cualitativos.

Cualitativo: Análisis profundo de la normativa legal, jurisprudencia, doctrina y estudios relacionados con el tema.

Cuantitativo: Compilación y estudio de datos estadísticos sobre la aplicación de sanciones por contravenciones de tránsito de primera clase.

ALCANCE. -

Esta investigación contribuirá a la protección de los derechos humanos de las personas que son sancionadas por contravenciones de tránsito de primera clase, permitiendo mejorar el sistema de justicia penal ecuatoriano, promoviendo la aplicación de sanciones justas y proporcionales.

DISEÑO. -

Investigación Documental. – Se compilará información documental, que yace en la Unidad Judicial Multicompetente Penal con Sede en el Cantón Playas, de procesos que versan sobre





contravenciones de tránsito de primera clase.

Investigación de campo. - Con la información recogida a través de la técnica de investigación documental, dentro del territorio cantonal (Cantón Playas) se ubicará a aquellas personas a las que se les sentenciaron por incurrir en contravenciones de primera clase a efectos de conocer cuál ha sido el impacto y las huellas que ha dejado el haber estado privado de su libertad.

MÉTODOS

El método que se aplicará en la investigación será el inductivo-deductivo fundamentado en la técnica de la encuesta teniendo como instrumento el cuestionario el mismo que será diseñado de acuerdo a las normas de la investigación. Además, se utilizará el método Histórico comparado el momento en que se procedió, en la investigación bibliográfica a conocer y determinar los diferentes momentos de la legislación correspondiente a normas relacionadas con el tema, estadísticas oficiales sobre contravenciones de tránsito, sanciones y jurisprudencia.

MÉTODOS DE NIVEL EMPÍRICOS:

1. Análisis estadístico:

1.1. Comparación de la severidad de las sanciones: Se pueden comparar las multas, puntos de licencia y penas privativas de libertad con otras contravenciones de similar gravedad, tanto en Ecuador como en otros países.

1.2. Análisis de la reincidencia: Se puede estudiar la tasa de reincidencia en las contravenciones de primera clase para evaluar si las sanciones actuales son disuasorias.

1.3. Análisis del impacto socioeconómico: Se puede estudiar el impacto que las sanciones tienen en las personas que las reciben, especialmente en los sectores más vulnerables.

2. Encuestas y entrevistas:

2.1. Encuestas a la población: Se puede realizar una encuesta a la población para conocer su opinión sobre la severidad de las sanciones para las contravenciones de primera clase.

2.2. Entrevistas a expertos: Se puede entrevistar a expertos en derecho penal, criminología y seguridad vial para obtener su opinión sobre la proporcionalidad de las sanciones.

3. Análisis de casos:

3.1. Estudio de casos específicos: Se pueden analizar casos específicos en los que se haya





aplicado la pena de prisión para una contravención de primera clase, para evaluar si la sanción fue proporcional a la gravedad de la infracción.

3.2. Análisis de la jurisprudencia: Se puede analizar la jurisprudencia de la Corte Constitucional y de las cortes superiores de justicia para identificar criterios jurisprudenciales sobre la proporcionalidad de las penas.

4. Observación participante:

4.1. Observación de los procesos judiciales: Se puede observar cómo se aplican las penas en los casos de contravenciones de primera clase, para identificar posibles casos de desproporción.

4.2. Observación de la experiencia de las personas sancionadas: Se puede observar cómo las personas que han sido sancionadas por una contravención de primera clase experimentan la pena, para evaluar su impacto en sus vidas.

Además de los métodos mencionados anteriormente, también se pueden utilizar otros métodos, como el análisis de la legislación comparada y el análisis de los principios y valores del sistema penal ecuatoriano.

El objetivo de utilizar estos métodos es obtener información que pueda ser utilizada para evaluar la proporcionalidad de las penas para las contravenciones de primera clase en Ecuador y para proponer alternativas procesales más justas y efectivas.

MÉTODOS DE PROCESAMIENTO DE DATOS:

La aplicación de una variedad de métodos de procesamiento de datos puede proporcionar una comprensión profunda de la vulneración del principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase en el Ecuador.

El análisis de datos puede ayudar a evaluar la razonabilidad de las penas, identificar las causas de la desproporcionalidad y proponer alternativas procesales más justas y eficientes.

- 1. Métodos manuales:** Estos métodos se realizan sin el uso de computadoras. Los métodos manuales más comunes son la lectura, la escritura, la observación y la medición.
- 2. Métodos automatizados:** Estos métodos se realizan con el uso de computadoras. Los métodos automatizados más comunes son el análisis estadístico, el aprendizaje





automático y la inteligencia artificial.

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS:

Respecto a las técnicas de investigación que se van a aplicar en el presente trabajo de investigación serán las que se detallan a continuación:

Técnicas de Investigación:

- 1. Revisión documental:** Análisis de la Constitución de la República, el Código Orgánico Integral Penal (COIP), leyes especiales, jurisprudencia de la Corte Constitucional y Corte Nacional de Justicia, doctrina jurídica y estudios académicos.
- 2. Análisis comparativo:** Comparación de las sanciones por contravenciones de tránsito de primera clase con otras legislaciones latinoamericanas.
- 3. Entrevistas a expertos:** Entrevistas a jueces, abogados, defensores públicos y especialistas en derecho penal y tránsito.
- 4. Análisis estadístico:** Análisis de datos sobre la aplicación de sanciones por contravenciones de tránsito de primera clase, incluyendo la cantidad de sanciones privativas de libertad, multas y reducción de puntos.

Instrumentos de Investigación:

Fichas de análisis documental: Para registrar la información relevante de la revisión documental.

Guías de encuestas: Para realizar las encuestas a los expertos, abogados en el libre ejercicio y conductores a través del Google online.

Cuestionarios: Para recopilar información sobre las experiencias de las personas que han sido sancionadas por contravenciones de tránsito de primera clase.

En cuanto a la población y a la muestra se identifica las siguientes:

Población: Jueces, abogados, defensores públicos y personas que han sido sancionadas por contravenciones de tránsito de primera clase.

Muestra: Se seleccionará una muestra aleatoria de la población objetivo para realizar las entrevistas.

Análisis de Datos:





Análisis de contenido: Para analizar la información de la revisión documental y las entrevistas.

Análisis estadístico: Para analizar los datos cuantitativos recopilados.

RESULTADOS ESPERADOS

Este estudio es de gran relevancia para el Ecuador, ya que las contravenciones de tránsito son un problema social grave que tiene un impacto significativo en la seguridad vial y la economía del país.

La investigación permitirá identificar las deficiencias del sistema actual de sanciones por contravenciones de tránsito y proponer soluciones que contribuyan a mejorar la seguridad vial y la justicia penal en el Ecuador.

RESULTADOS TEÓRICOS:

Los resultados teóricos que se esperan con esta investigación son: 1) Demostrar que las penas privativas de libertad para las contravenciones de tránsito de primera clase vulneran el principio de proporcionalidad; y 2) Identificar alternativas procesales viables a la pena privativa de libertad.

RESULTADOS PRÁCTICOS:

Los resultados prácticos se orientan primero a dejar un precedente que llame la atención del cuerpo legislativo para que a través de una reforma al COIP, se elimine de esta norma penal, la pena privativa de la libertad en los casos de contravenciones de tránsito de primera clase y con ello eliminar en lo posible la criminalización de personas que han incurrido en contravenciones de primera clase y que en su lugar este tipo de procedimientos expeditos sean tramitados administrativamente, imponiéndose sanciones pecuniarias como medidas alternativas a una limitación del derecho a la libertad que tienen las personas.



CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO

1. - Infracciones de Tránsito. -

1.1. – Generalidades. –

La Asamblea Nacional expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que fue publicada en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008 y su Reglamento fue publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 604, de 3 de junio del año 2.009, desde este momento quienes dan uso de la vía terrestre no estaban preparados para la nueva normativa jurídica,

El Código Orgánico Integral Penal en el artículo 371 establece: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”. (COIP, 2015) La Ley de Tránsito vigente establece una modalidad para sancionar a los infractores; el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, además se endurecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos a actuar con responsabilidad en las vías; por lo cual, se pretende modificar la vieja forma de conducir, que ha ocasionado muchos accidentes de tránsito en el país.

La Ley de Tránsito es la materia jurídica de boga en nuestro país, los conductores deben mantener un comportamiento adecuado en las vías, lo que permita parar y disminuir los índices de accidentes de tránsito y contravenciones viales.

1.2. – Definiciones. -

Según el autor Cabanellas, refiere a las infracciones de tránsito: “Como la trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”. (Cabanellas, 2018)

Una infracción de tránsito consiste en la acción o descuido de un acto antijurídico realizado por cualquier persona. Muy acertado este criterio señalado por el autor, toda vez que este tipo de infracciones no se dan con el ánimo de causar daño sino se presentan por descuido, aturdimiento o desobediencia de la ley, siendo esto la razón y motivo suficiente para ser considerados como infracciones culposas y no dolosas.





Según el escritor Bermeo (2022) manifiesta que: la infracción de tránsito es todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de un accidente de tránsito, llamamos una infracción de tránsito a todo acontecimiento que causa perjuicio a las individuos u objetos que han participado en un accidente de tránsito. (Bermeo, 2022, pág. 49)

Para el autor Molina (2012), son infracciones de tránsito las acciones u omisiones de los conductores y peatones causada por la negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones, y demás resoluciones de tránsito”. (Molina, 2012, pág. 78), de acuerdo con la autora las contravenciones de tránsito se producen por acciones que pueden ser prevenidas y no deseadas por el contraventor, estas se presentan por descuido o quebrantamiento de la ley que deben ser judicializadas por los jueces competentes al conocerlas.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial define a la infracción en el artículo 106 dispone: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas, pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

La investigación sobre las infracciones de tránsito, es de gran importancia; por cuanto, hay que investigar para disminuir el cometimiento de infracciones encontrando procedimientos al problema para disminuir el alto índice de infracciones y plantear viables reformas legales al Código Orgánico Integral Penal.

1.3.- Clasificación de las infracciones

El Código Orgánico Integral Penal en el artículo 19 clasifica las infracciones en delitos y contravenciones. (COIP, 2015, pág. 42)

Delito es la infracción penal sancionada con pena privativa de la libertad mayor a treinta días; Contravención es la infracción penal con pena NO privativa de la libertad o privativa de la libertad de hasta treinta días.

1.4. – Contravención. -

La contravención en la esfera del derecho se menciona para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes y que; por lo tanto, pueden representar un daño para quien lo realice a





cabo como también para terceros. Habitualmente, la idea de contravención se aplica a situaciones que incurren en el irrespeto a las normas de tránsito (por ejemplo, conducir sin licencia); ya que, si bien muchos de ellos no son delitos de gravedad, suponen infringir la ley.

1.5. - Contravenciones de Tránsito. –

Según el autor Cabanellas define la contravención como: La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal, dentro de los ordenamientos, como el francés, que establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana. (Cabanellas, 2018)

El Tratadista Duque (2016) establece con respecto a las contravenciones en materia de tránsito se ve reflejado la culpabilidad al no cumplir con las señales de tránsito, es decir por la acción u omisión de la ley”. (Duque, 2016, pág. 47)

Para el autor Cisneros (2020) dogmatiza que: “Las contravenciones obedece a la medida del daño que provocan, de ahí deviene la medida de la pena que representan en la escala sancionatoria”. (Cisneros, 2020, pág. 127)

1.5.1. - Contravenciones de tránsito de Primera Clase

El Código Orgánico Integral Penal prescribe lo siguiente:

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. - Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

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





En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa. Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

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

Por su parte el Código Orgánico Integral Penal en el artículo 12 numeral 16 establece que las sanciones disciplinarias deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta. Esto significa que las sanciones deben ir aumentando en severidad a medida que aumenta la gravedad de la falta, así queda una vez más expuesto que la privación de libertad no debe ser la única, ni la principal sanción para las contravenciones de tránsito, en ese contexto ha referido la Corte IDH en sentencia de fecha 1 de septiembre de 2016, dentro del Caso Herrera Espinoza y otros Vs. Ecuador, que, “Conforme a la jurisprudencia de este Tribunal, la prisión preventiva es la medida más severa que se puede aplicar al imputado de un delito, motivo por el cual su aplicación debe tener un carácter excepcional, en virtud de que se encuentra limitada por los





principios de legalidad, presunción de inocencia, necesidad y proporcionalidad, indispensables en una sociedad democrática” referido aquello se tiene claro que cuando las conductas punibles de derecho especialmente cuando estas no revisten gravedad o no generan un daño significativo a la sociedad, deben en su lugar aplicarse las penas alternativas a la privación de libertad de manera efectiva y no como una mera sustitución de la pena de prisión.

1.6. – Análisis jurídico del artículo 386 inc. 1 del COIP

La Corte Constitucional establece que el artículo 386 inc. 1 del COIP, constituye una transgresión al principio non bis in ídem; por cuanto, los juzgadores imponen tres sanciones por un mismo hecho. (Corte Constitucional del Ecuador, 2014)

El principio constitucional Non bis in ídem, garantiza que nadie sea juzgado más de una ocasión por los mismos hechos y actos, de ahí que se indica que este axioma en el contexto penal que implica el no ser juzgado dos veces por la misma causa para el presunto infractor.

Las contravenciones de tránsito tienen como consecuencia la imposición de una multa que van desde una pena privativa de libertad, multa pecuniaria, reducción de puntos y retención vehicular; las cuales, son interpuestas por el juzgador al momento de dictar su sentencia, dichas multas afectan directamente a los procesados; por cuanto, se imponen varias sanciones por la comisión de un delito en un solo acto que en la mayoría de los casos son imprevistos, olvidando que la real rehabilitación de las personas, que son privadas de libertad inicia a raíz de la aplicación de una pena justa.

La multa que se interpone al contraventor, es una pena restrictiva del derecho a la propiedad, con la convicción de ocasionar un perjuicio al patrimonio de la persona procesada, esto como consecuencia de violentar las leyes establecidas en el sistema penal, la sanción pecuniaria establecida debe pagarse con dinero a favor del Estado.

En la sentencia dictada por los jueces, fijan una multa pecuniaria como una pena accesoria a la pena privativa de libertad, el principio de proporcionalidad se apuntala más allá de un principio, como una garantía al debido proceso; lo cual, afianza los derechos de las personas y ejerce un control sobre el Estado, referente a su poder punitivo para que las penas establecidas





no vulneren los derechos de los ciudadanos; a través, de la aplicación de las penas, pues estas deben ser acordes a los preceptos establecidos en la Constitución.

Por último, respecto al elemento de la proporcionalidad en sentido estricto, es decir, el equilibrio que debe existir entre la restricción constitucional (sanción) y la necesidad de protección del fin constitucional perseguido, en este caso tampoco se cumple. La norma prevé la imposición de tres sanciones simultáneas por el mismo hecho: (i) Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días; (ii) multa de un salario básico del trabajador; y, (iii) la reducción de cinco puntos de la licencia de conducir.

De estas tres sanciones, la más gravosa e irracional es la pena privativa de libertad. Esta sanción, debería ser absolutamente discrecional, pues en la norma se prevé el trabajo comunitario siendo de ultima ratio la privación de la libertad de una persona. Esto le daría la absoluta libertad al Juez para imponer esta medida adecuada, siendo que, en promedio, actualmente, se impone el trabajo comunitario o educación vial ocho horas diarias por cinco días. (Banchon Johanna, 2024)

Con respecto al numeral 1 del artículo 386, siendo un breve ejemplo, un hijo que saca el automóvil de su padre para asistir a la universidad, este se encuentra inmerso en una batida, al no tener el documento que lo acredite como conductor, el ente de control en lugar de poner a órdenes de una autoridad competente, debería establecer como sanción la obligatoriedad en un plazo definido; para que, este ciudadano obtenga la licencia o permiso de conducir a través de las diferentes escuelas de conducción legalmente acreditadas, y que las penas privativas de libertad deben ser dirigidas a los delitos de tránsito sustituyéndose la actual con una medida que no sea restrictiva de libertad.

Asimismo, en el numeral 2, el conductor que falte de obra, como ejemplo: el conductor que no se detenga a un control de tránsito o que realice situaciones contrarias a las llamadas por las autoridades de tránsito, respondiendo inadecuadamente de forma verbal, debería establecerse una medida que no sea restrictiva de libertad como el trabajo comunitario o educación vial.

El numeral 3, en este punto la pena privativa de libertad sería de ultimo ratio; en virtud, que existiría una multa pecuniaria la cual podría ser evaluada adicionalmente para buscar reinserción a una adecuada educación vial.





Con respecto a la reducción de puntos, esta podría recuperarse; para lo cual, los contraventores de tránsito se sometan a la recuperación de los puntos a través de cursos viales en la agencia de tránsito.

1.7.- El Debido Proceso. –

Este derecho constitucional y de carácter jurídico procesal se contempla en nuestra Constitución de la República del Ecuador del 2008, particularmente en su artículo 76 en donde reconoce la inexorable aplicación del debido proceso como el sendero sobre el cual se funda la administración de justicia en cuanto a la determinación de la responsabilidad administrativa, civil o penal de una persona.

El debido proceso es una garantía para el contraventor de tránsito, la cual permite adherirse para hacer respetar sus derechos y garantías constitucionales a lo largo de las etapas procesales.

El derecho al debido proceso se lo forja como un específico conjunto de garantías y derechos de carácter constitucional y supranacional (Zambrano, 2015), que le asisten a una persona procesada frente a cualquier tipo de vulneración procesal, frente al *ius punnendi*, es decir, el poder punitivo que detenta el Estado en cuanto a la imposición de penas por el cometimiento de infracciones penales. El debido proceso constituye un principio rector, de sustancial importancia, de amplia trayectoria procesal, incorporado tanto en la Constitución como en los Tratados Internacionales de Derechos Humanos (A. Verdoodt, 1970).

El artículo 76 de la Constitución de la República indica que se debe establecer la debida proporcionalidad entre las contravenciones de tránsito y las sanciones, deben existir sanciones no privativas de la libertad, las que deben velar los derechos de las personas y deben ser impuestas mediante procedimientos justos.

El artículo 386 en su primer párrafo vulnera el principio de proporcionalidad, siendo así, necesario mencionar que el artículo 76 numeral 6 de la Constitución de la República señala que se debe establecer la debida proporcionalidad entre las contravenciones y las sanciones.





La Corte Constitucional se ha pronunciado en varias ocasiones señalando que la proporcionalidad permite la existencia de una relación adecuada entre los medios y las finalidades perseguidas por el Estado, con la aplicación de normas a las que se les puede considerar idóneas, necesarias y proporcionales en estricto sentido, logrando un equilibrio entre los beneficios que su implementación representa y los perjuicios que podría producir. (Corte Constitucional de Ecuador, 2016)

1.8. - El Principio de Presunción de Inocencia. –

El Estado debe garantizar a toda persona su estado de inocencia la cual es objeto de imputabilidad por parte de órganos estatales competentes para ejercer la administración de justicia. La presunción de inocencia no es un factor relativamente nuevo, puesto que posee antecedentes en distintos documentos de carácter supranacional con efecto vinculante en diversos países del mundo.

El más destacable de ellos es sin lugar a duda aquel imperativo de presunción de inocencia inmiscuido en la Declaración Universal de los Derechos del Hombre (A. Verdoodt, 1970) particularmente en su artículo 11.1 el cual establece que toda persona acusada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad, conforme a la ley y en juicio público en el que se le hayan asegurado todas las garantías necesarias para su defensa.

Asimismo, se puede determinar de forma infalible que toda persona mantiene su estatus jurídico de inocencia hasta que no se establezca lo contrario con las pruebas que conlleven a su responsabilidad en cualquier contravención, ya sea de acción u omisión, siempre y cuando dichas pruebas hayan sido encaminadas bajo la aplicación del debido proceso del contraventor.

De igual manera en la Convención Americana sobre Derechos Humanos (García Ramírez, 2006), su artículo 8.2 establece que toda persona inculpada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se establezca legalmente su culpabilidad.

Es menester que mencionemos uno de los documentos de carácter internacional más citados sobre el tema, es el texto de la Observación General Número 13 (CDH, 1984), del Comité de Derechos Humanos en el que se señala que tomando en cuenta la presunción de inocencia, la carga de la prueba recae sobre la acusación y el acusado tiene el beneficio de la duda. No puede





suponerse a nadie culpable a menos que se haya demostrado que la acusación esté fuera de toda duda razonable. Además, la presunción de inocencia implica el derecho a ser tratado de conformidad con este principio. Por lo tanto, todas las autoridades públicas tienen la obligación de no prejuzgar el resultado del proceso.

En la presente investigación, el presunto contraventor deberá ser tratado como tal en todas las etapas de su proceso, aun cuando los elementos de cargo puedan contemplar indicios de responsabilidad en la falta que se le imputa, puesto que de conformidad con este principio la carga de la prueba recae sobre la acusación mientras que el acusado goza del beneficio de la duda hasta que no se le imponga una sentencia condenatoria que determine lo contrario.

Particularmente la legislación ecuatoriana ha sido muy destacada por incorporar innumerables contextos imperativos de carácter internacional y que a su vez gozan de garantía y seguridad jurídica, y la presunción de inocencia no ha sido la excepción, puesto que en la Constitución de la República del Ecuador (Constitución, 2008) se establece que se presumirá la inocencia de toda persona, y se tratará como tal mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada.

La (Constitución, 2008) es muy directa en cuanto a determinar que lo único que podrá terminar una variación de carácter jurídico en la presunción de inocencia, es una resolución firme o sentencia ejecutoriada, pero a esto deberá de añadirse además, de que dicha sentencia o resolución firme deberán ser obtenida de conformidad con la normativa del debido proceso así como respetando los Tratados y Convenios Internacionales de Derechos Humanos, puesto que de no ser así, carecerán de eficacia jurídica y el juzgador podrá ser objeto de responsabilidad penal por el tipo penal de prevaricato el cual se encuentra contemplado en el artículo 268 del Código Orgánico Integral Penal (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

El Código Orgánico Integral Penal en el artículo 5 numeral 4 también manifiesta de manera expresa que, sin distinción alguna, toda persona conserva su estado de inocencia, mientras no se ejecute una sentencia que determine su culpabilidad.





1.9. - El Principio de Proporcionalidad. –

De ahí que es ineludible entender que el principio de proporcionalidad es un pilar fundamental del derecho penal, tanto en el ámbito nacional como internacional; este principio establece que la pena impuesta a una persona debe ser justa y razonable, guardando una relación adecuada con la gravedad de la infracción cometida, en otras palabras, que la severidad de la pena impuesta por una infracción, debe ser proporcional a la gravedad de la misma.

Este principio se encuentra consagrado en la Constitución de la República del Ecuador, en el (COIP, 2015) y en diversos instrumentos internacionales de derechos humanos, tiene tres subprincipios:

- i) **Idoneidad:** La pena debe ser idónea para lograr los fines que se persiguen con su imposición, como la prevención de futuras infracciones, la resocialización del infractor y la reparación del daño causado;
- ii) **Necesidad:** La pena debe ser la medida menos gravosa que sea necesaria para lograr los fines que se persiguen con su imposición;
- iii) **Proporcionalidad en sentido estricto:** La pena debe guardar una relación de proporcionalidad entre la gravedad de la falta y la severidad de la sanción.

El principio de proporcionalidad debe aplicarse a todas las penas, incluidas las que se imponen por contravenciones de tránsito. Esto significa que las sanciones por contravenciones de tránsito no deben ser ni excesivamente severas ni desproporcionadas en relación con la gravedad de la falta cometida, y deben estar orientadas a prevenir la comisión de nuevas infracciones, que las penas conminen a los infractores de volver a cometer las mismas faltas, mediante la imposición de sanciones adecuadas a la gravedad de la infracción. Como deben ser penas que contribuyan a la reeducación y reinserción social del infractor, promoviendo cambios positivos en su comportamiento y fomentando el respeto a las normas de tránsito, garantizando la seguridad vial y protección a los usuarios de las vías públicas, previniendo accidentes de tránsito y sus consecuencias negativas.





1.10.- Conclusiones parciales. –

Existe una creciente preocupación por la posible vulneración del principio de proporcionalidad en cuanto se refiere a las contravenciones de tránsito en el Ecuador, lo cual ha sido objeto de debate y controversia, esto debido a la excesiva severidad de algunas sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Esta preocupación se fundamenta en la desproporción que se observa entre la gravedad de algunas contravenciones y la severidad de las sanciones establecidas en la ley, particularmente en comparación con las penas alternativas que podrían aplicarse.

Diversos estudios y análisis académicos realizados en el Ecuador, han concluido que la aplicación de la pena privativa de libertad por contravenciones de tránsito en el Ecuador, no siempre ha tenido un efecto disuasorio efectivo, dicho en otras palabras, la medida de prisión preventiva no tiene un impacto significativo en la reducción de la reincidencia, a la inversa, esta es ineficaz, costosa y contraproducente; los resultados demuestran que incluso la privación de libertad puede generar efectos negativos en los infractores, como la resocialización y la exclusión social, por lo que varios sectores han criticado la desproporción que existe entre la gravedad de estas contravenciones y la severidad de la pena privativa de libertad, considerando que esta medida no siempre es necesaria ni efectiva para disuadir este tipo de conductas.

La Corte Constitucional del Ecuador ha emitido varias sentencias en las que ha reconocido la importancia del principio de proporcionalidad en la aplicación de las penas por contravenciones de tránsito, particularmente, tanto la doctrina como la jurisprudencia ha establecido que la pena privativa de libertad solo debe ser impuesta como última medida, cuando las demás sanciones alternativas, como las multas pecuniarias o el trabajo comunitario, no sean suficientes para disuadir la reincidencia o proteger los bienes jurídicos tutelados.

La norma ibidem en materia penal, en su artículo 383, establece la posibilidad de imponer penas privativas de libertad de hasta treinta días por ciertas contravenciones de tránsito, como conducir en estado de embriaguez o bajo la influencia de estupefacientes, rehusarse a la prueba de alcoholemia, conducir vehículos excediendo límites de velocidad, conducir vehículos con llantas en mal estado, hasta conducir sin haber obtenido la licencia de conducir; las sanciones





para cada clase de contravención incluyen multas, reducción de puntos en la licencia de conducir, retención del vehículo e incluso privación de libertad. Sin embargo, en la práctica, se observa que las penas privativas de libertad se aplican con frecuencia desmedida, incluso para contravenciones de menor gravedad. Esto genera una serie de consecuencias negativas, como:

- i) **Sobrepoblación carcelaria:** El ingreso de personas condenadas por contravenciones de tránsito a las cárceles agudiza el problema de sobrepoblación carcelaria en el Ecuador, lo que afecta las condiciones de vida de los reclusos y dificulta la rehabilitación social;
- ii) **Estigmatización:** Las personas que cumplen penas privativas de libertad por contravenciones de tránsito quedan estigmatizadas, lo que dificulta su reinserción social y laboral;
- iii) **Ineficacia disuasoria:** Que aun cuando existe un índice alto de personas condenadas con penas privativas de libertad, conforme a lo determinado por la norma penal, dicha sanción no ha conducido a prevenir o desincentivar el cometimiento de infracciones de tránsito, lo que significa que la norma o medida privativa de libertad no ha logrado su objetivo de reducir la incidencia del cometimiento de contravenciones.

Es importante mencionar que el sistema carcelario ecuatoriano se encuentra en una situación de hacinamiento y precariedad, lo que genera condiciones inhumanas para los reclusos y dificulta la efectiva rehabilitación social, por lo que la imposición de penas privativas de libertad por contravenciones de tránsito agrava aún más esta situación, al aumentar el número de personas encarceladas por delitos menores, ocupando espacios que podrían ser utilizados para albergar a personas condenadas por delitos más graves.

El COIP establece un sistema de penas alternativas a la privación de libertad para las contravenciones de tránsito. Estas penas pueden incluir:

- i) **Multa:** Una sanción pecuniaria que debe pagar el infractor;
- ii) **Trabajo comunitario:** El infractor debe realizar trabajos gratuitos en beneficio de la comunidad;





- iii) Reparación del daño: El infractor debe reparar el daño causado por su falta;
- iv) Suspensión de la licencia de conducir: El infractor no podrá conducir durante un determinado período de tiempo; estas penas alternativas a la privación de libertad son más justas y proporcionales que la prisión, no privan al infractor de su libertad y le permiten reintegrarse a la sociedad evitando su reincidencia en el futuro:
- v) Libertad condicionada: Este tipo de pena, consiste en la suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad impuesta al contraventor condenado, bajo la condición de que este cumpla con determinadas obligaciones durante un período de prueba.

Para garantizar la aplicación del principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito, es necesario tomar medidas tales como revisar y reformar el Código Orgánico Integral Penal, que establezcan sanciones que sean proporcionales a la gravedad de las contravenciones de tránsito, considerando no solo la gravedad de la infracción, sino también las circunstancias personales del infractor e incluso sus posibles repercusiones; capacitar a los jueces y operadores de justicia sobre el principio de proporcionalidad, y promover el uso de penas alternativas a la privación de libertad.

Las penas alternativas ofrecen diversas ventajas frente a la pena privativa de libertad, han demostrado ser más efectivas para reducir la reincidencia en contravenciones de tránsito, son menos costosas para el Estado que la pena privativa de libertad, lo que permite optimizar los recursos públicos destinados al sistema penitenciario, fomentan la reeducación y contribuyen a la reinserción social del infractor, evitando que sea estigmatizado por una condena privativa de libertad, facilitando su reintegración a la sociedad.

Si bien la Constitución de la República del Ecuador no consagra explícitamente la proporcionalidad como un derecho fundamental, sí la reconoce como un principio rector del sistema jurídico y una garantía esencial del debido proceso, artículo 76 numeral 6 refiere que en la aplicación de penas, la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales y otras, con ello garantiza que las personas no sean sancionadas de manera





arbitraria o injusta y que las penas impuestas a las personas deben ser justas y razonables, deben estar en consonancia con la gravedad de la infracción cometida. En otras palabras, las penas no deben ser excesivamente severas ni demasiado leves.

Por su parte el Código Orgánico Integral Penal en el artículo 12 numeral 16 establece que las sanciones disciplinarias deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta. Esto significa que las sanciones deben ir aumentando en severidad a medida que aumenta la gravedad de la falta, así queda una vez más expuesto que la privación de libertad no debe ser la única, ni la principal sanción para las contravenciones de tránsito, en ese contexto ha referido la Corte IDH en sentencia de fecha 1 de septiembre de 2016, dentro del Caso Herrera Espinoza y otros Vs. Ecuador, que, “Conforme a la jurisprudencia de este Tribunal, la prisión preventiva es la medida más severa que se puede aplicar al imputado de un delito, motivo por el cual su aplicación debe tener un carácter excepcional, en virtud de que se encuentra limitada por los principios de legalidad, presunción de inocencia, necesidad y proporcionalidad, indispensables en una sociedad democrática” referido aquello se tiene claro que cuando las conductas punibles de derecho especialmente cuando estas no revisten gravedad o no generan un daño significativo a la sociedad, deben en su lugar aplicarse las penas alternativas a la privación de libertad de manera efectiva y no como una mera sustitución de la pena de prisión.

Siguiendo el hilo, los jueces deben considerar las circunstancias específicas de cada caso al momento de determinar la pena, incluyendo la gravedad de la infracción, los antecedentes del infractor y su capacidad de resocialización, en ese sentido el Pleno de la Corte Constitucional en Sentencia 61-18-IN/23 “.analiza la constitucionalidad de la pena privativa de libertad prevista en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal, que tipifica la contravención de tránsito por conducir un vehículo con llantas en mal estado. Luego del análisis, este organismo determina que la pena privativa de libertad prevista para esta contravención, que no sanciona un resultado dañoso sino únicamente una conducta de peligro, incumple los requisitos de necesidad y proporcionalidad, por lo que se declara la inconstitucionalidad de la misma...” y va más allá en el numeral 10 esgrime que “..imponer una pena privativa de libertad, es una “medida tan gravosa” que afecta por conexidad otros derechos como realizar actividades económicas o el disfrutar la





vida familiar..” por ende la privación de libertad es una medida extrema que solo debe ser utilizada como último recurso, especialmente cuando existen penas alternativas más efectivas y menos lesivas para los derechos del infractor, por lo que es necesario implementar un sistema de justicia penal más eficiente y humano que priorice la rehabilitación social de los infractores por sobre el castigo punitivo.

Es importante mencionar que la Corte Constitucional del Ecuador ha establecido jurisprudencia que reconoce la importancia del principio de proporcionalidad en la aplicación de las penas por contravenciones de tránsito. En este sentido, las autoridades judiciales tienen la obligación de considerar este principio al momento de dictar sentencia, y priorizar la aplicación de penas alternativas a la privativa de libertad siempre que sea posible, jurisprudencia constitucional contenida en la Sentencia No. 50-21-CN/22 y acumulado numeral 29 “esta garantía de excepcionalidad del uso de la prisión se materializa en la figura de la libertad condicionada, reconocida en el numeral 12 del mismo artículo, que, al igual que las medidas alternativas respecto de la prisión preventiva, contribuye a un uso racionalizado y excepcional de la pena de cárcel o régimen cerrado”. y Sentencia 69-21-IN/23 numeral 74 que taxativamente indica “Como se mencionó anteriormente, la Constitución reconoce que mediante ley se pueden establecer medidas alternativas a la privación de libertad, así como medidas de libertad condicionada durante la ejecución de una pena.

Como parte de esta prerrogativa, el órgano legislativo estableció en el COIP un sistema de progresividad para la ejecución de la pena, que contempla distintos regímenes de rehabilitación social hasta el reintegro de la persona privada de la libertad a la sociedad”, las penas alternativas se presentan como una herramienta valiosa para lograr este objetivo y para promover una cultura de seguridad vial más efectiva en el país, así las sanciones o penas de tránsito dejan de aplicarse de manera uniforme, sin considerar las circunstancias particulares de cada caso, garantizar la proporcionalidad en las penas incrementa la confianza de la ciudadanía en la justicia, es fundamental fortalecer las estrategias de prevención de las contravenciones de tránsito, mediante campañas de educación vial, controles periódicos y la mejora de la infraestructura vial y no criminalizando la conducta de la persona infractora.





CAPÍTULO 2: METODOLOGÍA PARA EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO DIAGNÓSTICO

2. Diseño Metodológico

En el presente capítulo se ha proseguido a la descripción de la metodología empleada para el desarrollo del trabajo; razón por la cual, se ha de proseguir con el cumplimiento del objetivo general.

La metodología, se lo intuyó como el camino que opta el investigador para llegar a una conclusión, trazando una dirección; por la cual, conlleva a la investigación, por ende, el método atañe al conjunto de normas y leyes para la construcción del conocimiento.

El diseño metodológico, optó por una metodología cualitativa, debido a la naturaleza del tema, seleccionando un nivel de investigación descriptivo- exploratorio, donde se puntualizaron en el marco teórico, los temas relevantes al problema investigado.

2.1. Tipo de investigación.

El presente trabajo ha contado con un tipo de investigación denominado como mixto, por la utilización de la investigación bibliográfica, como de campo, remarcando la importancia de efectuar una propuesta factible a la propuesta encaminada.

En cuanto a la investigación bibliográfica, se la realizó en base a los temas relevantes de acuerdo a los objetivos generales y específicos planteados.

Se aplicó la investigación de campo, en la cual la investigadora se dirigió aplicar encuestas a la muestra seleccionada de la población de 300 abogados inscritos al Colegio de Abogados de Santa Elena, información suministrada por el Presidente del Colegio de Abogados.

La investigación se la desarrolló bajo el método cualitativo, por su carácter netamente social, por lo que se analizó el tema de investigación para lograr entender el problema y brindarle una solución a corto plazo, manteniendo como punto central, la importancia de una adecuada cultura de tránsito.

En tal forma se mencionó que el método cualitativo, reconoce características sociales, y documentales, recopilando datos de los hechos y acciones, para lograr generar un análisis sobre las contravenciones de tránsito.





El método cualitativo nos permitió percibir la información desde el ámbito social, logrando que la información trascienda a un análisis comprensible y completo en virtud de otorgar solución a la problemática, revisando los hechos contravencionales.

Se ejecutó la investigación descriptiva, por cuanto se ha realizado la pertinente descripción de los hechos observados, bajo la metodología cualitativa.

La investigación de campo se basó en la recopilación de información; por lo cual, la misma proviene de expertos en el área, dentro del área de investigación, que correspondió al Cantón de Santa Elena, aplicando encuestas a profesionales.

2.2. Metodología

La metodología investigativa podría ser cualitativa, cuantitativa o mixta, sin embargo, en este trabajo estaremos aplicando la investigación de tipo cualitativa.

Métodos Científicos

Los métodos que se emplean en esta investigación son:

Inductivo - Deductivo. - Método con el que se podrá extraer, a partir de determinadas observaciones o experiencias particulares.

Analítico - Sintético. - Para poder realizar una auténtica valoración del problema, se determinará las contravenciones de tránsito de primera clase.

Histórico - Lógico. - Porque previo al desarrollo de la propuesta este trabajo se basará en los antecedentes de las contravenciones de tránsito de primera clase, las que se sanciona con prisión.

2.3. Técnicas:

2.3.1. Observación

La observación como técnica de investigación nos permitió percatarnos del comportamiento en las contravenciones de tránsito de primera clase, las que se sanciona con prisión.

2.3.2. La Entrevista

La entrevista es una técnica de gran utilidad en la investigación cualitativa para recabar datos; se define como una conversación que se propone un fin determinado distinto al simple hecho de conversar. Es un instrumento técnico que adopta la forma de un diálogo coloquial; en este tema





de investigación se la realizará a Jueces de la Unidad Judicial Penal a través del formulario Google vía online.

2.3.3.- Encuestas

2.3.3.1. Se escogió una muestra de la población de conductores a través de un formulario en la plataforma Google; de la cual, se realizó una encuesta online a 125 conductores quienes participaron con preguntas estructuradas.

2.3.3.2. Se escogió una muestra de la población de profesionales conformada por los abogados inscritos al Colegio de Abogados de Santa Elena, a partir de la siguiente fórmula:

N (Población) = 300

P (probabilidad de que ocurra el evento) = 0,5

Q (probabilidad de que no ocurra el evento) = 0,5

D (margen de error) = 0.05

Z (nivel de confianza) = 1,96

De modo que, la muestra obtenida para encuestar es de 120 abogados inscritos al Colegio de Abogados de Santa Elena.



Encuesta a jueces en materia penal, sobre la vulneración del principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase frente a las alternativas procesales de la pena. -

Juez de la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón La Libertad, provincia de Santa Elena.

Juez encuestado: Dr. Leonardo Fabián Lastra Laínez

1.- Considera usted, que la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase, vulnera el derecho a la seguridad jurídica.

SI NO

2.- Considera usted, que el test de proporcionalidad que refiere la Corte Constitucional, debe aplicarse también para las contravenciones de tránsito y no solo para los delitos.

SI NO

3.- Conoce usted, si a los contraventores de tránsito de primera clase, se les vulnera el derecho de igualdad y no discriminación al no poder someterse a la figura jurídica que aplique como sanción: trabajo comunitario.

SI NO

4.- Considera usted, que las sanciones de la contravención de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.

SI NO

5.- Considera usted, que se debe elaborar una Ley reformativa al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, con una pena no privativa de libertad, para garantizar el principio de seguridad jurídica.

SI NO





Juez de la Unidad Judicial Penal Norte Albán Borja, provincia del Guayas.

Juez encuestado: Dr. Darwing Alberto Valencia

1.- Considera usted, que la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase, vulnera el derecho a la seguridad jurídica.

SI _____ NO X

2.- Considera usted, que el test de proporcionalidad que refiere la Corte Constitucional, debe aplicarse también para las contravenciones de tránsito y no solo para los delitos.

SI X NO _____

3.- Conoce usted, si a los contraventores de tránsito de primera clase, se les vulnera el derecho de igualdad y no discriminación al no poder someterse a la figura jurídica que aplique como sanción: trabajo comunitario.

SI X NO _____

4.- Considera usted, que las sanciones de la contravención de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.

SI X NO _____

5.- Considera usted, que se debe elaborar una Ley reformativa al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, con una pena no privativa de libertad, para garantizar el principio de seguridad jurídica.

SI X NO _____





Juez de la Unidad Judicial Penal del Cantón Durán.

Juez encuestado: Dr. Manuel Yuqulema Mullo

1.- Considera usted, que la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase, vulnera el derecho a la seguridad jurídica.

SI _____ NO X

2.- Considera usted, que el test de proporcionalidad que refiere la Corte Constitucional, debe aplicarse también para las contravenciones de tránsito y no solo para los delitos.

SI _____ NO X

3.- Conoce usted, si a los contraventores de tránsito de primera clase, se les vulnera el derecho de igualdad y no discriminación al no poder someterse a la figura jurídica que aplique como sanción: trabajo comunitario.

SI X NO _____

4.- Considera usted, que las sanciones de la contravención de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.

SI X NO _____

5.- Considera usted, que se debe elaborar una Ley reformativa al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, con una pena no privativa de libertad, para garantizar el principio de seguridad jurídica.

SI X NO _____





2.3.3.1.1. ENCUESTA APLICADA A CONDUCTORES

1.- ¿Ha sido usted objeto de sanción excesivamente severa por una contravención de tránsito?

Tabla 1

ALTERNATIVA	F(a)	F®
SI	83	66.4 %
NO	42	33.6 %
Total	125	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: *Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz*

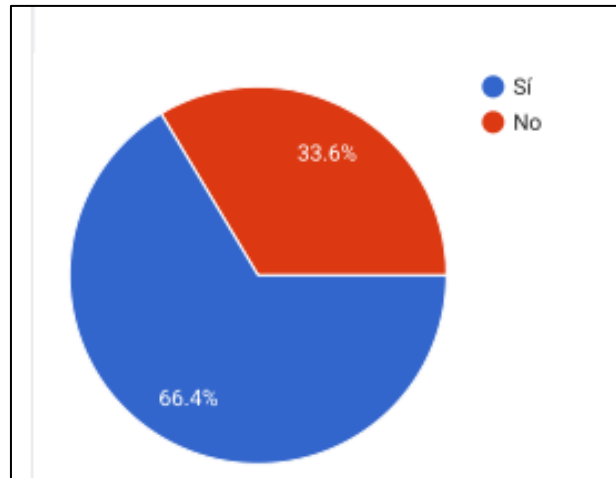


Gráfico 1

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 125 encuestados que equivalen al 100 %, 83 encuestados que equivalen al 66.4% respondieron que SI, manifestando que han sido objeto de sanciones severas por contravención de tránsito, el 33.6 % respondieron que NO.



2.- ¿En qué caso se produjo la sanción excesivamente severa? (Seleccione todas las opciones que apliquen)

Tabla 2

ALTERNATIVA	F(a)	F®
a. Exceso de velocidad	60	48%
b. Conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas	7	5%
c. No usar cinturón de seguridad	25	20%
d. Pasarse un semáforo en rojo	9	7%
e. Conducir sin haber obtenido la licencia de conducir	7	6%
Otros	17	14%
Total	125	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz



Gráfico 2

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 125 encuestados que equivalen al 100 %, 60 encuestados que equivalen al 48% respondieron el literal a), 7 encuestados que equivalen al 5% respondieron el literal b), 25 encuestados que equivalen al 20% respondieron el literal c), 9 encuestados que equivalen al 7% respondieron el literal d), 7 encuestados que equivalen al 6% respondieron el literal e), 17 encuestados que equivalen al 14% respondieron el literal otros, dando varias respuestas; tales como, ninguna, no portar licencia, mal estacionado, no utilizar cinturón de seguridad, etcétera.





3.- ¿Qué tipo de sanción se le impuso? (Seleccione todas las opciones que apliquen)

Tabla 3

ALTERNATIVA	F(a)	F®
a. Multa económica	82	65.60%
b. Retención del vehículo	6	4.8%
c. Pérdida de puntos en la licencia de conducir	24	19.20%
d. Trabajo comunitario	5	4%
e. Pena privativa de libertad	8	6.4%
Total	125	100 %

Tabla Elaborado por: **Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz**

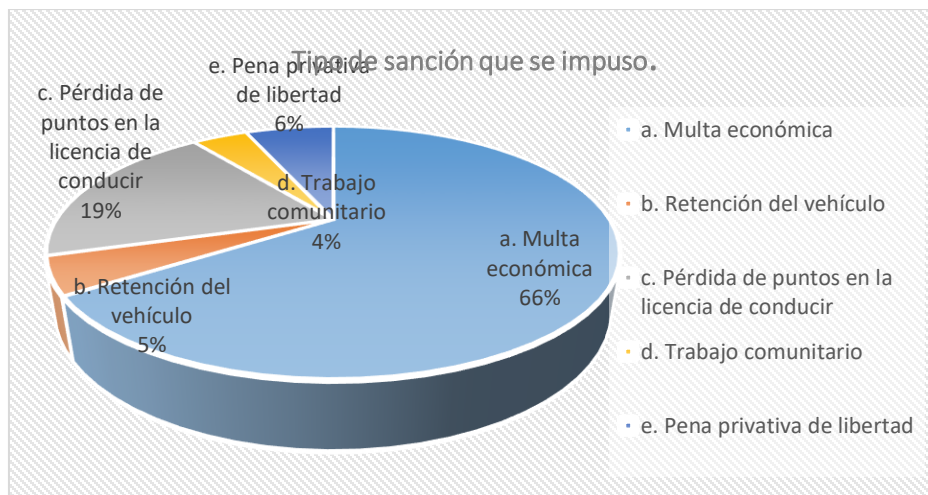


Gráfico 3

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 125 encuestados que equivalen al 100 %, 82 encuestados que equivalen al 66% respondieron el literal a), 6 encuestados que equivalen al 5% respondieron el literal b), 24 encuestados que equivalen al 19% respondieron el literal c), 5 encuestados que equivalen al 4% respondieron el literal d), 8 encuestados que equivalen al 6% respondieron el literal e), siendo la sanción con mayor porcentaje la multa económica.



4.- ¿Considera que la sanción impuesta fue justa y proporcional a la gravedad de la falta cometida?

Tabla 4

ALTERNATIVA	F(a)	F®
SI	35	28%
NO	90	72%
Total	125	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: *Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz*

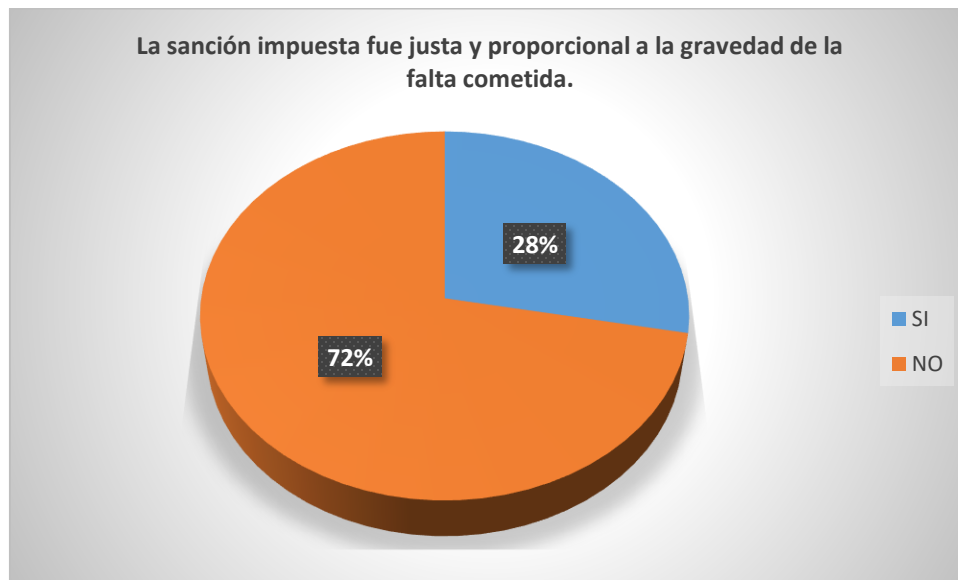


Gráfico 4

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 125 encuestados que equivalen al 100 %, 35 encuestados que equivalen al 28% respondieron SI y 90 encuestados que equivalen al 72% respondieron NO, dando como conclusión que la sanción impuesta es injusta y desproporcional a la falta cometida.



5.- ¿Cree que las penas alternas a la prisión serían una mejor opción para las contravenciones de tránsito?

Tabla 5

ALTERNATIVA	F(a)	F®
SI	83	66%
NO	42	34%
Total	125	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: *Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz*

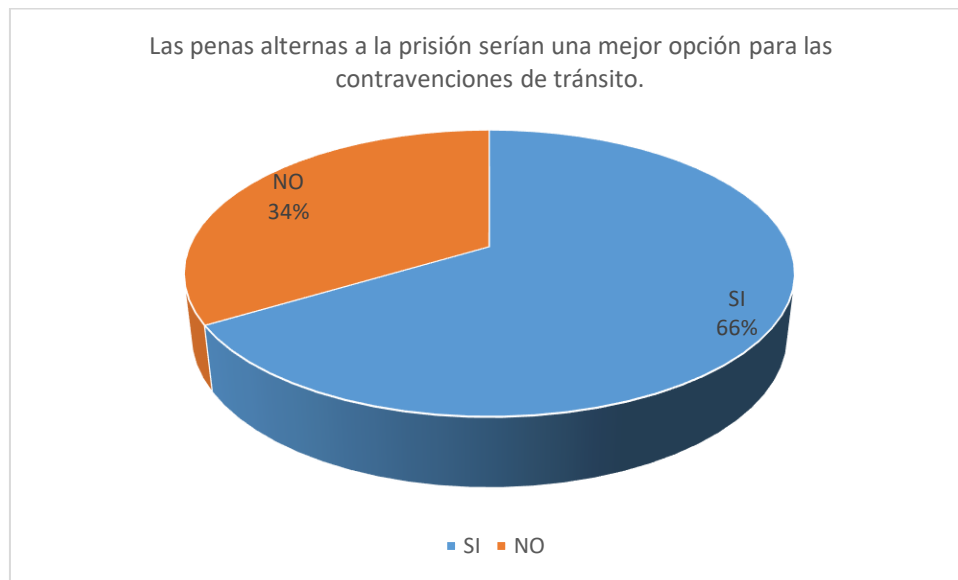


Gráfico 5

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 125 encuestados que equivalen al 100 %, 83 encuestados que equivalen al 66% respondieron SI y 42 encuestados que equivalen al 34% respondieron NO, dando como conclusión que las penas alternas a la prisión serían una mejor opción para las contravenciones de tránsito.



6.- ¿Qué tipo de penas alternas a la prisión considera que serían más efectivas para las contravenciones de tránsito? (Seleccione todas las opciones que apliquen)

Tabla 6

ALTERNATIVA	F(a)	F®
a. Multas educativas	5	4%
b. Cursos de sensibilización vial	41	32.8%
c. Trabajo comunitario relacionado con la seguridad vial	67	53.6%
d. Suspensión temporal de la licencia de conducir	7	5.6%
e. Otros	5	4%
Total	125	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: *Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz*

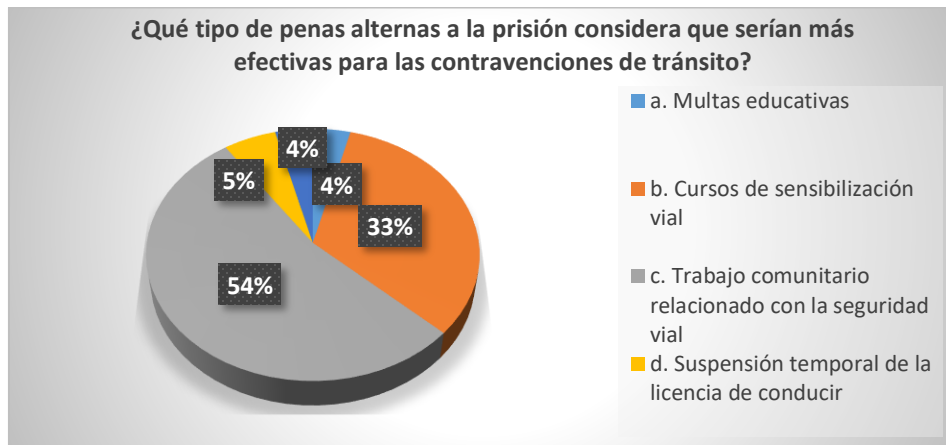


Gráfico 6

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 125 encuestados que equivalen al 100 %, 5 encuestados que equivalen al 4% respondieron el literal a), 41 encuestados que equivalen al 32.8% respondieron el literal b), 67 encuestados que equivalen al 53.6% respondieron el literal c), 7 encuestados que equivalen al 5.6% respondieron el literal d), 5 encuestados que equivalen al 4% respondieron el literal e), siendo la sanción con mayor porcentaje el trabajo comunitario relacionado con la seguridad vial.





7.- ¿Qué medidas considera que se deberían tomar para garantizar la aplicación del principio de proporcionalidad de penas en las contravenciones de tránsito? (Seleccione todas las opciones que apliquen)

Tabla 7

ALTERNATIVA	F(a)	F®
a. Capacitación a los jueces y funcionarios judiciales sobre el principio de proporcionalidad	30	24%
b. Reformar el Código Orgánico Integral Penal para establecer sanciones más justas y proporcionales	37	29.6%
c. Implementación de programas de justicia restaurativa para las contravenciones de tránsito	29	23.2%
d. Mayor participación de la sociedad civil en la elaboración de políticas públicas relacionadas con la seguridad vial	25	20%
e. Otros	4	3.2%
Total	125	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: *Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz*



Gráfico 7

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 125 encuestados que equivalen al 100 %, 30 encuestados que equivalen al 24% respondieron el literal a), 37 encuestados que equivalen al 29.6% respondieron el literal b), 29 encuestados que equivalen al 23.2% respondieron el literal c), 25 encuestados que equivalen al 20% respondieron el literal d), 4 encuestados que equivalen al 3.2% respondieron el literal e), siendo la medida que se debería tomar para garantizar la aplicación del principio de





proporcionalidad de penas en las contravenciones de tránsito la b) Reformar el Código Orgánico Integral Penal para establecer sanciones más justas y proporcionales relacionado con la seguridad vial.

2.3.3.1.2. ENCUESTA APLICADA A LOS PROFESIONALES DEL DERECHO INSCRITOS EN EL COLEGIO DE ABOGADOS DE SANTA ELENA

PREGUNTAS

1.- Conoce usted. ¿Qué es una contravención de tránsito?

Tabla 8

ALTERNATIVA	F(a)	F®
SI	120	100 %
NO	0	0 %
Total	120	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz

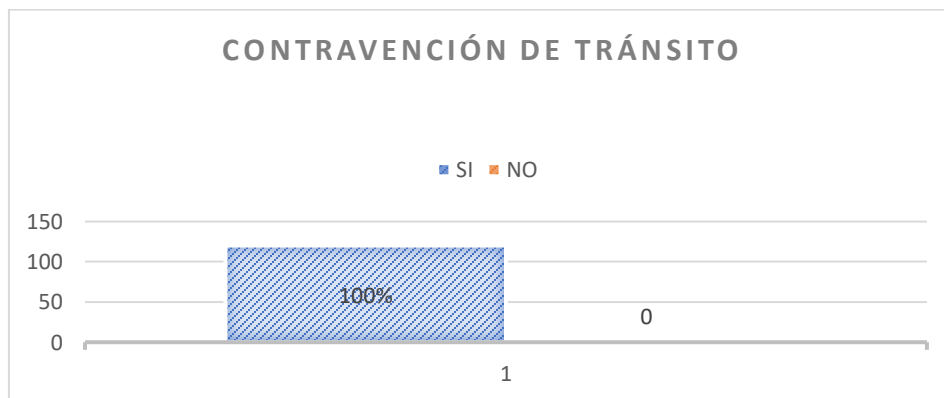


Gráfico 8

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 120 encuestados que equivale al 100 % respondieron que SI, conocen que una contravención es designar a aquellos actos que van en contra de las leyes que pueden ocasionar un peligro para quien lo comete o para otras personas.



2.- Indique cuál es la sanción para la contravención de tránsito de primera clase.

Tabla 9

ALTERNATIVA	F(a)	F®
a) Pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de 10 puntos en la licencia de conducir.	120	100 %
b) Pena privativa de libertad de diez días, multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de 20 puntos en la licencia de conducir.	0	0 %
c) Pena privativa de libertad de un día, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de 5 puntos en la licencia de conducir.	0	0%
Total	120	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: *Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz*

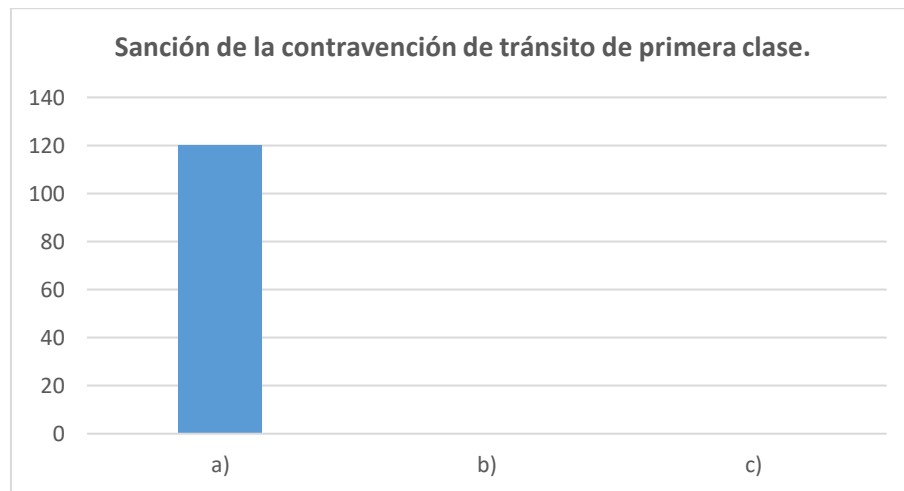


Gráfico 9

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 120 encuestados que equivale al 100 % respondieron: a) Pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de 10 puntos en la licencia de conducir. Con lo que podemos colegir que los abogados encuestados si tienen conocimiento con respecto a las contravenciones en Santa Elena.



3.- Considera usted, qué la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase, vulnera el derecho a la seguridad jurídica.

Tabla 10

ALTERNATIVA	F(a)	F®
SI	120	100 %
NO	0	0 %
Total	120	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: *Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz*

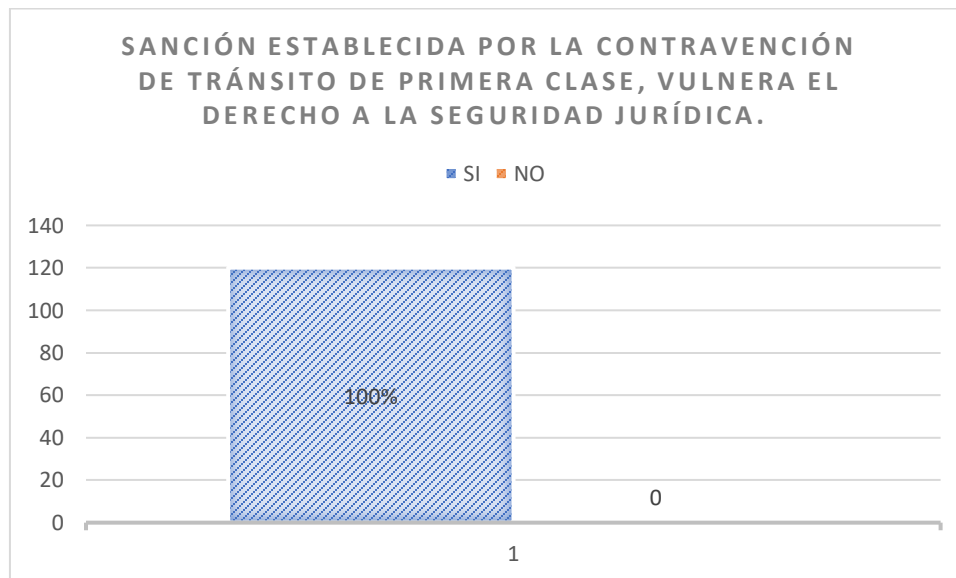


Gráfico 10

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 120 encuestados que equivale al 100 % respondieron: la sanción establecida vulnera la seguridad jurídica; por cuanto, el hecho de que las infracciones de Tránsito formen parte del Código Orgánico Integral Penal, no significa que merecen el mismo procedimiento; por cuanto, la naturaleza misma de la infracción de tránsito tiene como característica fundamental la exclusión del dolo como uno de sus presupuestos esenciales y por ende al no existir dolo, la mencionada infracción adolece del ánimo de irrogar e infringir daño, concluyendo que debe existir armonía entre la infracción cometida y la sanción a imponer.





4.- Considera usted, que el test de proporcionalidad que refiere la Corte Constitucional, debe aplicarse también para las contravenciones de tránsito y no solo para los delitos.

Tabla 11

ALTERNATIVA	F(a)	F®
SI	83	69,16 %
NO	37	30,84%
Total	120	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz

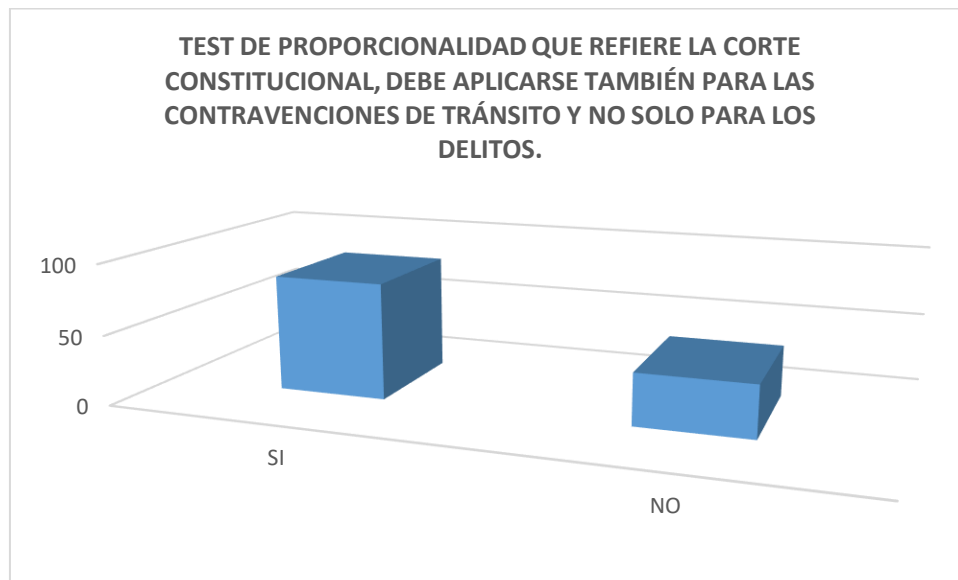


Gráfico 11

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 120 encuestados que equivale al 100 %, 83 encuestados al 69,16% respondieron:

Que SI; por cuanto, consideran que debe aplicarse el test de proporcionalidad a las contravenciones de tránsito; por cuanto, constituye una transgresión al non bis in ídem al imponerse a una persona tres sanciones por un mismo hecho, los 37 encuestados restantes que equivale al 30,84% indicaron desconocer el test de proporcionalidad de la Corte Constitucional.



5.- Conoce usted, si a los contraventores de tránsito de primera clase, se les vulnera el derecho de igualdad y no discriminación al no poder someterse a la figura jurídica que aplique como sanción: trabajo comunitario.

Tabla 12

ALTERNATIVA	F(a)	F®
SI	120	100 %
NO	0	0 %
Total	120	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz

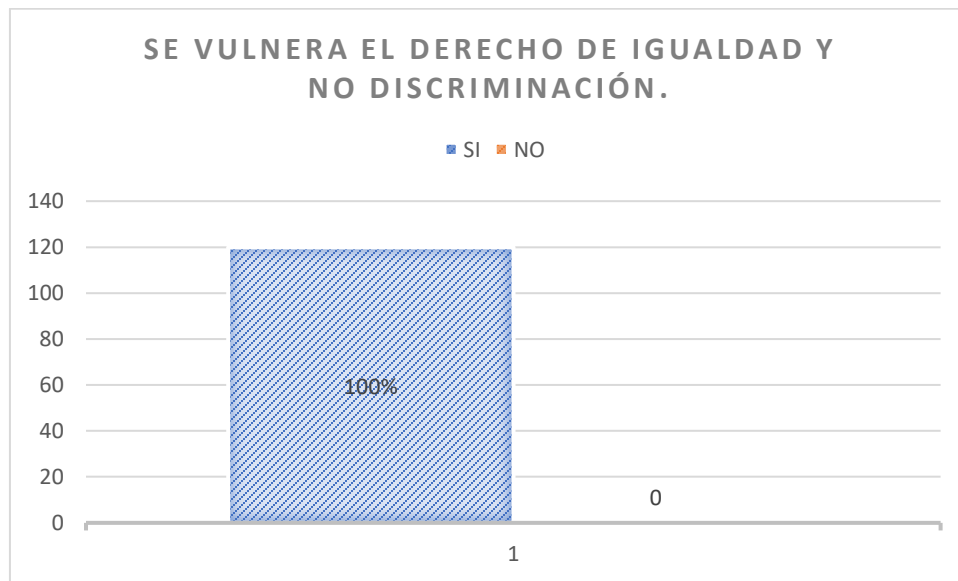


Gráfico 12

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

De los 120 encuestados que equivale al 100 % respondieron que SI; por cuanto, a los contraventores de tránsito de primera clase, se les vulnera el derecho de igualdad y no discriminación al no poder someterse a la figura jurídica que aplique como sanción: trabajo comunitario.



6.- Considera usted, que las sanciones de la contravención de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.

Tabla 13

ALTERNATIVA	F(a)	F®
SI	120	100 %
NO	0	0 %
Total	120	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz

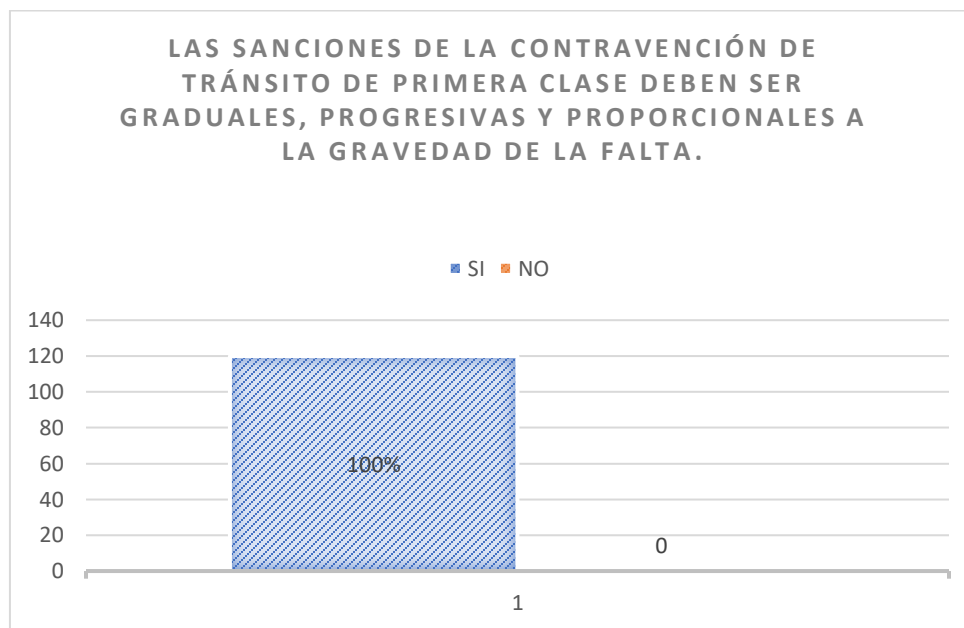


Gráfico 13

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. –

De los 120 encuestados que equivale al 100 % respondieron SI; por cuanto, las sanciones de la contravención de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.



7.- Considera usted, que se debe elaborar una Ley reformativa al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, con una pena no privativa de libertad, para garantizar el principio de seguridad jurídica.

Tabla 14

ALTERNATIVA	F(a)	F®
SI	120	100 %
NO	0	0 %
Total	120	100 %

Tabla y gráfico elaborado por: Ab. Johanna Rosario Banchón Cruz

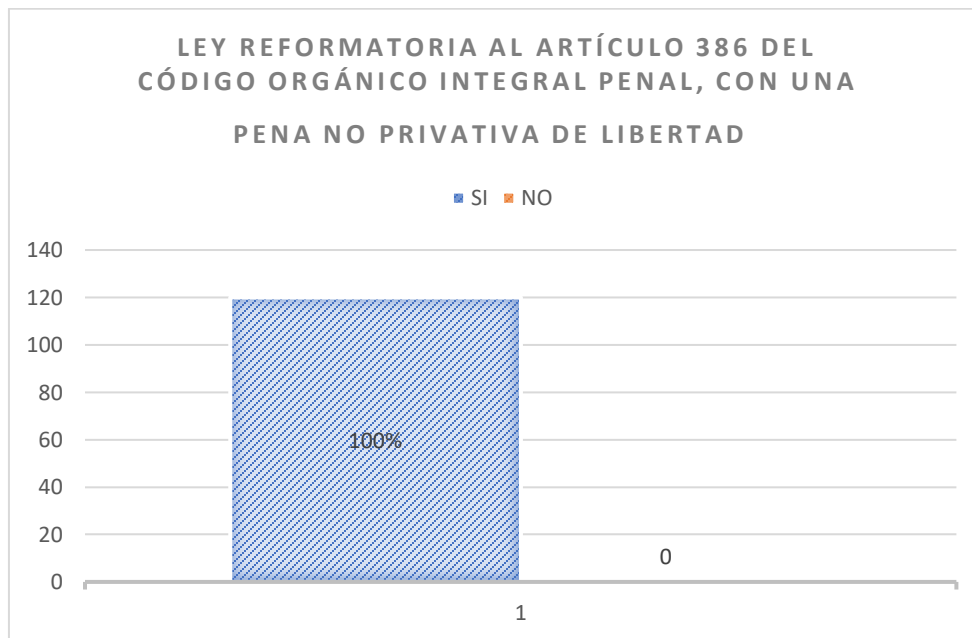


Gráfico 14

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

De los 120 encuestados que equivale al 100 % respondieron que SI: que se debe elaborar una Ley reformativa al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, con una pena no privativa de libertad, para garantizar el principio de seguridad jurídica.





CAPÍTULO 3: PRESENTACIÓN Y VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

3.1.- OBJETIVOS

3.1.1.- Objetivo General

Demostrar la vulneración del principio de proporcionalidad en las sanciones por contravenciones de tránsito de primera clase, establecidas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), frente a las alternativas procesales de la pena existentes en el Ecuador, con el fin de proponer reformas que garanticen la aplicación de sanciones justas y resocializadoras.

3.1.2.- Objetivos Específicos

1. Evaluar las vulneraciones del principio de proporcionalidad en las sanciones por contravenciones de tránsito de primera clase.
2. Enumerar las alternativas procesales de la pena previstas en el Código Orgánico Integral Penal para las contravenciones de tránsito.
3. Proponer reformas al Código Orgánico Integral Penal que garanticen la aplicación de sanciones justas y resocializadoras para las contravenciones de tránsito de primera clase.
4. Validar la propuesta de la reforma del Código Orgánico Integral Penal que evite la vulneración del principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase, aplicando test de proporcionalidad, considerando aspectos de Idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto.

3.2.- Exposición de motivos

El principio de proporcionalidad es importante cuando existan contradicciones entre principios y normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de contradicciones, se aplicará el principio verificando que la medida en cuestión proteja un fin constitucionalmente válido, que sea idónea, necesaria para garantizarlo, y que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional.

Hay contravenciones que por la negligencia o desatención menor de los conductores no producen ningún resultado, no deben ser abarcadas por el derecho penal (debido a que incluso no son susceptibles de pena privativa de libertad), sino por otras ramas del derecho que garanticen su control, prevención y represión.





En ese sentido, el procedimiento sancionador por contravenciones de tránsito de primera clase, más allá de tipificarse en la normativa penal (COIP), debería ser tomada en consideración en la parte sancionadora que no es congruente en el sentido de la sanción privativa de libertad, siendo que esta, debería aplicar el principio de mínima intervención, sujetándose a un procedimiento que abarque medidas no privativas de libertad; garantizado en nuestra Constitución de la República.

3.3. - Contravenciones de tránsito de primera clase

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. – Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

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

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

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

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





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

3.4.- Considerandos. -



REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

EL PLENO

**PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO
ORGÁNICO GENERAL INTEGRAL PENAL, ARTÍCULO 386.**

CONSIDERANDOS

Que, el Derecho Penal constituye un mecanismo de control y represión aplicable cuando en la vida social ciertos ciudadanos incurren en conductas que atentan gravemente contra los derechos de otras personas, ante lo cual corresponde establecer una sanción, generalmente restrictiva de la libertad del individuo.;

Que, el Derecho Penal consiste en el último instrumento a utilizar frente a una conducta alejada del marco normativo, con determinadas limitaciones en el ejercicio del ius puniendi por parte del



Estado, debiendo estimarse en primer lugar una solución a través de los ámbitos civil o administrativo.;

Que, a La intervención penal está legitimada siempre y cuando sea estrictamente necesaria para la protección de las personas, constituyendo el último recurso, cuando no son suficientes los mecanismos extrapenales;

Que, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente;

Que, el marco legal vigente resulta insuficiente inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto;

Que, nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito de contravenciones de tránsito, para garantizar a los ciudadanos el principio de proporcionalidad;

Que, es necesario contar con una reforma a la ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con las contravenciones de tránsito de primera clase; y,

Que, el sistema procesal es un medio para la realización de la justicia y las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, intermediación, celeridad y economía procesal;

Que, es imperioso armonizar el sistema procesal actual a las normas constitucionales y legales vigentes; y,





En ejercicio de las atribuciones que le confieren el numeral 6 del artículo 120 de la Constitución de la República y el numeral 6 del artículo 9 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, expide el siguiente:

3.5.- Desarrollo de la propuesta

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, ARTÍCULO 386 INCISO 1:

Sustitúyase el art. 386 inc. 1

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. – **Será sancionado con servicio comunitario o educación vial, respetando las reglas establecidas en el inc. 2 del art. 63**, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

DISPOSICION FINAL. - La presente ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito, en el Distrito Metropolitano de Quito, Provincia de Pichincha, a los días del mes de del año.....





CONCLUSIONES

De todo lo presentado dentro de la investigación he podido llegar a las siguientes conclusiones:

- 1.- El Estado ecuatoriano evidencia la violación de las normas constitucionales al sancionar con una pena privativa de libertad en las contravenciones de tránsito de primera clase; por tal razón, es necesario tomar en consideración la presente propuesta donde se establece que se tutele el goce efectivo de los derechos especialmente cuando existen contradicciones entre principios y normas.
- 2.- El Código Orgánico Integral Penal establece como modalidad sancionar a los contraventores de tránsito de primera clase con una pena privativa de libertad de tres días, endureciendo una contravención con una vieja forma de castigar donde es claro que las conductas punibles de derecho especialmente cuando estas no revisten gravedad o no generan un daño significativo a la sociedad, deben en su lugar aplicarse penas alternativas a la privación de libertad de manera efectiva y no como una mera sustitución de la pena de prisión.
- 3.- Según la investigación de campo amparado en las encuestas realizadas a Jueces, Abogados y conductores, se determina que las contravenciones de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.
- 4.- Las penas alternativas ofrecen diversas ventajas frente a la pena privativa de libertad, han demostrado ser más efectivas para reducir la reincidencia en contravenciones de tránsito, son menos costosas para el Estado que la pena privativa de libertad, lo que permite optimizar los recursos públicos destinados al sistema penitenciario, fomentan la reeducación y contribuyen a la reinserción social del infractor, evitando que sea estigmatizado por una condena privativa de libertad, facilitando su reintegración a la sociedad.





5.- En tal sentido, la privación de libertad no debe ser la principal sanción para las contravenciones de tránsito de primera clase, en virtud, de que la prisión preventiva es la medida más severa que se puede aplicar al contraventor.

RECOMENDACIONES

De las conclusiones planteadas podemos recomendar lo siguiente:

1.- El Estado debe establecer sanciones que sean proporcionales a la gravedad de las contravenciones de tránsito, considerando no solo la gravedad de la infracción, sino también las circunstancias personales del contraventor e incluso sus posibles repercusiones.

2.- Se recomienda capacitar a los jueces y operadores de justicia sobre el principio de proporcionalidad, y promover el uso de penas alternativas a la privación de libertad, en las contravenciones de tránsito de primera clase.

3.- Se recomienda a los legisladores tomar en consideración la presente propuesta como herramienta para elaborar un proyecto de ley, para poder garantizar la debida proporcionalidad entre las contravenciones de tránsito de primera clase y las sanciones penales.

4.- Se recomienda que el principio de proporcionalidad debe aplicarse a todas las penas, incluidas las que se imponen por contravenciones de tránsito. Esto significa que las sanciones por contravenciones de tránsito no deben ser: ni excesivamente severas, ni desproporcionadas en relación con la gravedad de la falta cometida.

5.- Se recomienda a la Universidad Bolivariana del Ecuador, en la carrera de Derecho, realizar seminarios que contribuyan a la reeducación penal y vial con respecto a contravenciones de tránsito de primera clase, fomentando el respeto a las normas de tránsito.





REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A. Verdoodt. (1970). *Declaración Universal de los Derechos del Hombre: nacimiento y significación*. Mensajero.

Bermeo. (2022). *Manual Práctico de Tránsito*. Quito - Ecuador: El Gran Libro jurídico.

Cabanellas, G. (2018). *Diccionario Jurídico Elemental*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Heliasta.

CDH. (1984). *Comité de Derechos Humanos. Observación general número 13*. Obtenido de CDH, «Comité de Derechos Humanos. Observación general número https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=INT%2fCCPR%2fGEC%2f4721&Lang=en.

Cisneros. (2020). <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7802/1/T3384-MDPE-CisnerosLa%20efectividad.pdf>.

Código Orgánico Integral Penal. (2014). Obtenido de https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf.

COIP. (2015). *La Infracción Penal. Clasificación de las infracciones art. 19.* . Quito - Ecuador: R.O. Suplemento 598 de 30 de septiembre del 2015.

Corte Constitucional de Ecuador, Caso No. ° 0047-14-IN, P. 10 (Sentencia No. 025-16-SIN-CC 2016).

Duque. (2016). <https://repositorio.pucesa.edu.ec/bitstream/123456789/1676/4/76190.pdf>.

Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf.

García Ramírez. (2006). *El debido proceso. Concepto general y regulación en la Convención Americana sobre Derechos Humanos*.

GUERRERO, V. W. (1996). “Derecho Procesal Penal”, tomo I. Quito-Ecuador: PUDELECO, Editores S.A.

Molina. (2012). <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/1342/1/09566.pdf>.





UNIVERSIDAD
BOLIVARIANA
DEL ECUADOR

TRABAJO DE TITULACIÓN

Zambrano. (2015). *El acceso a la justicia y tutela judicial efectiva en relación con la seguridad ciudadana en Ecuador.*,» *Revista de Ciencias Sociales*. Revista de Ciencias Sociales.



La Universidad para todos





Anexo 1 ENCUESTA A JUECES EN MATERIA PENAL, SOBRE LA VULNERACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO DE PRIMERA CLASE FRENTE A LAS ALTERNATIVAS PROCESALES DE LA PENA. -

Juez de la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón La Libertad, provincia de Santa Elena.

Juez encuestado: Dr. Leonardo Fabián Lastra Láinez

1.- Considera usted, que la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase, vulnera el derecho a la seguridad jurídica.

SI NO

2.- Considera usted, que el test de proporcionalidad que refiere la Corte Constitucional, debe aplicarse también para las contravenciones de tránsito y no solo para los delitos.

SI NO

3.- Conoce usted, si a los contraventores de tránsito de primera clase, se les vulnera el derecho de igualdad y no discriminación al no poder someterse a la figura jurídica que aplique como sanción: trabajo comunitario.

SI NO

4.- Considera usted, que las sanciones de la contravención de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.

SI NO

5.- Considera usted, que se debe elaborar una Ley reformativa al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, con una pena no privativa de libertad, para garantizar el principio de seguridad jurídica.

SI NO





Juez de la Unidad Judicial Penal Norte Albán Borja, provincia del Guayas.

Juez encuestado: Dr. Darwing Alberto Valencia

1.- Considera usted, que la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase, vulnera el derecho a la seguridad jurídica.

SI _____ NO X

2.- Considera usted, que el test de proporcionalidad que refiere la Corte Constitucional, debe aplicarse también para las contravenciones de tránsito y no solo para los delitos.

SI X NO _____

3.- Conoce usted, si a los contraventores de tránsito de primera clase, se les vulnera el derecho de igualdad y no discriminación al no poder someterse a la figura jurídica que aplique como sanción: trabajo comunitario.

SI X NO _____

4.- Considera usted, que las sanciones de la contravención de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.

SI X NO _____

5.- Considera usted, que se debe elaborar una Ley reformativa al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, con una pena no privativa de libertad, para garantizar el principio de seguridad jurídica.

SI X NO _____





Juez de la Unidad Judicial Penal del Cantón Durán.

Juez encuestado: Dr. Manuel Yuqulema Mullo

1.- Considera usted, que la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase, vulnera el derecho a la seguridad jurídica.

SI _____ NO X

2.- Considera usted, que el test de proporcionalidad que refiere la Corte Constitucional, debe aplicarse también para las contravenciones de tránsito y no solo para los delitos.

SI _____ NO X

3.- Conoce usted, si a los contraventores de tránsito de primera clase, se les vulnera el derecho de igualdad y no discriminación al no poder someterse a la figura jurídica que aplique como sanción: trabajo comunitario.

SI X NO _____

4.- Considera usted, que las sanciones de la contravención de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.

SI X NO _____

5.- Considera usted, que se debe elaborar una Ley reformativa al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, con una pena no privativa de libertad, para garantizar el principio de seguridad jurídica.

SI X NO _____





Anexo 2. - ENCUESTA APLICADA A CONDUCTORES

- 1.- ¿Ha sido usted objeto de sanción excesivamente severa por una contravención de tránsito?
- 2.- ¿En qué caso se produjo la sanción excesivamente severa? (Seleccione todas las opciones que apliquen)
- 3.- ¿Qué tipo de sanción se le impuso? (Seleccione todas las opciones que apliquen)
- 4.- ¿Considera que la sanción impuesta fue justa y proporcional a la gravedad de la falta cometida?
- 5.- ¿Cree que las penas alternas a la prisión serían una mejor opción para las contravenciones de tránsito?
- 6.- ¿Qué tipo de penas alternas a la prisión considera que serían más efectivas para las contravenciones de tránsito? (Seleccione todas las opciones que apliquen)
- 7.- ¿Qué medidas considera que se deberían tomar para garantizar la aplicación del principio de proporcionalidad de penas en las contravenciones de tránsito? (Seleccione todas las opciones que apliquen)





Anexo 3. - ENCUESTA APLICADA A LOS PROFESIONALES DEL DERECHO INSCRITOS EN EL COLEGIO DE ABOGADOS DE SANTA ELENA

PREGUNTAS

- 1.- Conoce usted. ¿Qué es una contravención de tránsito?
- 2.- Indique cuál es la sanción para la contravención de tránsito de primera clase.
- 3.- Considera usted, que la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase, vulnera el derecho a la seguridad jurídica.
- 4.- Considera usted, que el test de proporcionalidad que refiere la Corte Constitucional, debe aplicarse también para las contravenciones de tránsito y no solo para los delitos.
- 5.- Conoce usted, si a los contraventores de tránsito de primera clase, se les vulnera el derecho de igualdad y no discriminación al no poder someterse a la figura jurídica que aplique como sanción: trabajo comunitario.
- 6.- Considera usted, que las sanciones de la contravención de tránsito de primera clase deben ser graduales, progresivas y proporcionales a la gravedad de la falta.
- 7.- Considera usted, que se debe elaborar una Ley reformativa al artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, con una pena no privativa de libertad, para garantizar el principio de seguridad jurídica.

