

Reparación material en accidentes de tránsito, por daños que no superan los dos salarios básicos

Material compensation in traffic accidents, for damages that do not exceed two basic salaries

Jonathan Fernando Torres Chamba¹ (jftorresc@ube.edu.ec) (<https://orcid.org/0009-0001-8163-0973>)

Héctor Daniel Villena Falcones² (hdvillenaf@ube.edu.ec) (<https://orcid.org/0009-0003-0872-5460>)

Edward Fabricio Freire Gaibor³ (effreireg@ube.edu.ec) (<https://orcid.org/0009-0009-2913-8445>)

Manuel Ricardo Serrano Saico⁴ (cmrserranos@ube.edu.ec) (<https://orcid.org/0009-0000-0691-221X>)

Resumen

Este artículo aborda la problemática de la reparación integral de los daños materiales en accidentes de tránsito en Ecuador, específicamente en aquellos casos en los que los daños son inferiores a dos salarios básicos unificados (SBU), considerados por la normativa vigente como contravenciones de tránsito de segunda clase. La investigación se centra en el análisis de la Constitución de la República del Ecuador (CRE), el Código Orgánico Integral Penal (COIP), la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), así como en sentencias de la Corte Constitucional (CC). El objetivo es determinar si existe un procedimiento claro y completo que garantice que el responsable del accidente repare integralmente los daños causados a los bienes de la víctima. A través de un enfoque cualitativo, se examina la normativa aplicable y las sentencias emitidas por los jueces contravencionales de tránsito del Distrito Metropolitano de Quito. Los resultados reflejan la necesidad de establecer en el COIP un procedimiento específico para los accidentes de tránsito que resulten únicamente en daños materiales inferiores a dos salarios básicos unificados, con el fin de asegurar una reparación integral para la víctima.

¹ Universidad Bolivariana del Ecuador, Ecuador

² Universidad Bolivariana del Ecuador, Ecuador

³ Universidad Bolivariana del Ecuador, Ecuador

⁴ Universidad Bolivariana del Ecuador, Ecuador

Abstract

This article addresses the issue of comprehensive reparation for material damages in traffic accidents in Ecuador, specifically in cases where the damages are less than two unified basic wages (UBW), considered by current regulations as second-class traffic violations. The research focuses on the analysis of the Constitution of the Republic of Ecuador (CRE), the Comprehensive Organic Criminal Code (COIP), the Organic Law on Land Transportation, Traffic, and Road Safety (LOTTTSV), and rulings of the Constitutional Court (CC). The objective is to determine whether there is a clear and comprehensive procedure that guarantees that the person responsible for the accident fully compensates the damage caused to the victim's property. Using a qualitative approach, the applicable regulations and the rulings issued by the traffic violation judges of the Metropolitan District of Quito are examined. The results reflect the need to establish a specific procedure within the COIP for traffic accidents resulting solely in material damages less than two unified basic salaries, in order to ensure comprehensive compensation for the victim.

Palabras clave: reparación material integral, accidente de tránsito, contravención de tránsito.

Keywords: Comprehensive material repair; Traffic accident; Traffic violation.

Introducción

En Ecuador, especialmente en Distrito Metropolitano de Quito los siniestros de tránsito son una problemática recurrente que genera no solos daños personales, sino también materiales. Desde el ámbito geográfico que se realiza esta investigación, en la ciudad de Quito, al ser la capital del país, existe un gran número de migrantes de otras provincias y países que han llegado a radicarse, provocado una sobrepoblación y con esto el aumento del parque automotor, entendiéndose así que los vehículos han dejado de ser un lujo y se han convertido en herramientas para satisfacer necesidades propias de movilidad y de comercio, a diferencia de otros cantones el flujo vehicular en la capital es demasiado denso y con mayor posibilidad de sufrir un accidente de tránsito. En el año 2024, de acuerdo a la estadística proporcionada por la Agencia Metropolitana de Tránsito con competencia dentro del Distrito Metropolitano de Quito, se registraron 2.310 accidentes de tránsito solo por daños materiales, de los cuales, 365 accidentes fueron menores a los dos salarios básicos unificados.

La investigación parte de una necesidad de que las víctimas de accidentes de tránsito menores a dos salarios básicos, tengan una adecuada reparación integral material de los daños que han sufrido en su vehículo. La investigación se fundamentó en un enfoque cualitativo, utilizando métodos de análisis documental y entrevistas a jueces especializados de la Unidad Judicial de Tránsito de la ciudad de Quito. Se revisó la normativa vigente, incluyendo la Constitución de la República del Ecuador (CRE), el Código Orgánico Integral Penal (COIP), Ley Orgánica de

Trasporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), y sentencias de la Corte Constitucional del Ecuador (CCE), ya que, a través de sus fallos, proporcionan jurisprudencia que por su carácter de vinculante faculta su aplicación en casos análogos. En la ciudad de Quito existen cuatro unidades judiciales que conocen materia de tránsito con jueces penales y solo una Unidad Judicial Especializada de Tránsito, conformada por 11 jueces, que en sus sentencias no pueden determinar la responsabilidad del accidente de tránsito por la falta de un procedimiento y norma expresa, y por consecuencia no se puede garantizar una adecuada reparación material, por lo que en cumplimiento de las reglas del artículo 13 del Código Integral Penal (COIP), es necesario establecer un procedimiento claro y completo que obligue al responsable de un accidente de tránsito a realizar una reparación material integral a la víctima, cuando estos daños materiales no superan los dos salarios básicos unificados.

Infracciones de Tránsito - Contravenciones

En la legislación ecuatoriana, según el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 19 establece que las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones, en el artículo 371 ibidem tipifica: “Infracciones de tránsito. - Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (Asamblea, Código Orgánico Integral Penal, 2014). En materia de tránsito, para los accidentes en los que solo resultan daños materiales, se los clasifican de acuerdo a la cuantía de los daños, siendo que, si los daños materiales no superan los dos salarios básicos, se consideran contravenciones.

Para definir una contravención de tránsito, es fundamental considerar que, al igual que los delitos, estas pueden originarse tanto por acción como por omisión culposa, debido a la inobservancia del deber objetivo de cuidado, lo que incluye negligencia, imprudencia, impericia y el incumplimiento de leyes y reglamentos. Sin embargo, las contravenciones de tránsito tienen características particulares en su comisión, procedimiento y juzgamiento. La diferencia principal radica en que se trata de actos distintos con consecuencias distintas. En este sentido, una contravención de tránsito es un acto antijurídico que involucra únicamente a un conductor, ciclista o peatón, sin causar lesiones ni daños materiales leves, graves o significativos a terceros. En otras palabras, constituye el irrespeto a las normas de convivencia establecidas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) y su reglamento, donde se regulan las conductas de conductores, peatones y usuarios viales en el territorio ecuatoriano.

Las contravenciones se clasifican por su gravedad y el COIP prevé siete clases de contravenciones de tránsito, en el artículo científico publicado en la revista Polo del Conocimiento establece que: “las más graves serán aquellas que pongan en peligro la vida de aquella persona que cometa la infracción y por tanto también de terceras personas; en cambio, las

menos graves o leves, se refieren al incumplimiento de la propia ley o de su reglamento, pero sin que pongan de por medio el riesgo de la vida del propio infractor o de una tercera persona (Calle & Ortega, 2022).

El artículo 387, numeral 1, del COIP establece que los accidentes de tránsito en los que los daños materiales no superan el equivalente a dos salarios básicos unificados se consideran contravenciones de tránsito de segunda clase. La sanción para este tipo de contravenciones consiste en una multa equivalente al 50 % de un salario básico unificado y la reducción de nueve puntos en la licencia de conducir. Sin embargo, si el infractor cancela la multa dentro del plazo de 20 días, se beneficiará con una reducción del 50 % del monto, conforme a lo dispuesto en la disposición general trigésima cuarta de la LOTTTSV. En consecuencia, el infractor solo deberá pagar el 25 % de un salario básico unificado.

Cabe destacar que los costos de la reparación integral de los daños materiales pueden superar un salario básico unificado, sin incluir gastos procesales. No obstante, el pago de la multa impuesta no obliga al infractor a cubrir una reparación material integral, lo que perjudica a las víctimas, ya que estas no pueden exigir la cobertura de los costos de reparación, las costas procesales ni el cobro de un posible lucro cesante.

Además, es importante precisar que la multa derivada de esta contravención recae exclusivamente sobre el conductor responsable del accidente, sin generar responsabilidad civil para el propietario del vehículo. Esto se debe a que, según el artículo 380 del COIP, la responsabilidad civil solo aplica en delitos de tránsito, es decir, cuando los daños materiales superan el valor de dos salarios básicos unificados. Para su determinación, es necesario realizar diligencias como el reconocimiento del lugar de los hechos, investigaciones, inspecciones técnicas oculares y peritajes de daños mecánicos, los cuales están a cargo de personal especializado bajo la dirección de la fiscalía. Sin embargo, estos procedimientos solo se efectúan en casos de delitos de tránsito, lo que impide su aplicación en contravenciones de tránsito.

Procedimiento en contravenciones de tránsito

En este tipo de accidentes de tránsito, el procedimiento se inicia con la notificación de la infracción. Cuando el agente de tránsito, en función de su criterio, determina que los daños materiales en los vehículos involucrados no superan el equivalente a dos salarios básicos unificados, procede a emitir y entregar las boletas de citación a los conductores.

El artículo 641 del COIP establece un procedimiento expedito para las contravenciones de tránsito, el cual se sustancia en una sola audiencia y se rige por las reglas generales del COIP. Durante la audiencia, la presunta víctima y el presunto responsable tienen la posibilidad de llegar a una conciliación, lo que daría por finalizado el proceso. Sin embargo, la conciliación solo es

viable si todos los conductores involucrados impugnan la citación y comparecen a la audiencia de juzgamiento.

En el artículo 644 del COIP, describe su procedimiento para impugnar una contravención de tránsito, el cual indica:

Art. 644.- Inicio del procedimiento. - Son susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no. La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de tres días contados a partir de la citación, para lo cual el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante la o el juzgador de contravenciones de tránsito, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará a la o al infractor el legítimo derecho a la defensa. Las boletas de citación que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente y el valor de las multas será cancelada en las oficinas de recaudaciones de los GAD regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo de diez días siguientes a la emisión de la boleta. La boleta de citación constituirá título de crédito para dichos cobros, no necesitando para el efecto sentencia judicial. La sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código, será de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial, únicamente si la pena es privativa de libertad. La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir. (Asamblea, Código Orgánico Integral Penal, 2014)

En este tipo de contravenciones, la presunta víctima suele impugnar la boleta de citación no solo para evitar la multa y la reducción de puntos en su licencia de conducir, sino también con la intención de obtener una reparación material integral por parte del responsable del accidente. Ante esta situación, surge la siguiente interrogante: ¿Existe en el Código Orgánico Integral Penal un procedimiento claro y completo que obligue al responsable de un accidente de tránsito a cubrir la reparación material integral del vehículo de la víctima cuando los daños no superan los dos salarios básicos unificados?

El procedimiento normado podría estar impidiendo que las víctimas de estos accidentes de tránsito reciban una reparación material integral adecuada. Actualmente, la legislación no establece disposiciones específicas sobre la reparación en este tipo de contravención de tránsito, que es sui generis, ya que es la única en la que se generan daños a terceros. Esto deja de lado el impacto económico que representa para la víctima asumir los costos de reparación. Además, el salario básico ha aumentado anualmente desde que el legislador tipificó esta contravención, lo que agrava la situación.

Para exigir una reparación material integral que contemple gastos procesales e incluso una indemnización por lucro cesante, los daños deben superar los dos salarios básicos unificados (SBU). A la fecha de esta investigación, este umbral equivale a más de 940 dólares americanos. En la actual situación económica del país, los costos de reparación dentro de este rango ya representan un perjuicio significativo para los ciudadanos. No reparar los daños materiales no es una opción, pues circular con un vehículo en condiciones técnico-mecánicas inadecuadas constituye otra contravención de tránsito que conlleva la retención del vehículo.

Por lo expuesto, y bajo el principio de legalidad que exige la existencia de una norma previa para sancionar una conducta, es fundamental establecer presupuestos legales y procedimentales claros para garantizar una adecuada administración de justicia. La falta de claridad en estos aspectos podría vulnerar derechos constitucionales esenciales, como el derecho a una tutela judicial efectiva, el debido proceso y la seguridad jurídica.

Derechos vulnerados en las víctimas

El principio de legalidad está consagrado en el artículo 76, numeral 3, de la Constitución del Ecuador. Este artículo establece los derechos y obligaciones aplicables en cualquier proceso y garantiza el derecho al debido proceso, el cual incluye las siguientes garantías:

Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento. (Asamblea, Constitución de la República del Ecuador, 2008)

El artículo científico publicado en la revista Digital Publisher sobre los mecanismos de reparación integral a las víctimas en accidentes de tránsito señala acertadamente la necesidad de una norma legal que permita estimar y sancionar los hechos a ser juzgados. En este sentido, indica lo siguiente:

El principio de legalidad corresponde a que debe existir la norma taxativamente expresado en la ley y que al momento de ocurridos los hechos el juzgador a través de la norma legal pueda estimar y sancionar los hechos a ser juzgados. El principio de legalidad no solo hace referencia al derecho penal sustantivo, sino también al derecho penal subjetivo; es decir, al procedimiento que debe seguirse en la sustanciación de una causa o juicio. (Flores Mier & Morales Vela, 2023)

El artículo 75 de la Constitución de la República del Ecuador reconoce el derecho de los ciudadanos a la tutela judicial efectiva y establece que: “Toda persona tiene derecho al acceso

gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Por su parte, la Corte Constitucional, en su sentencia No. 889-20-JP/21, señala que la tutela judicial efectiva se compone de tres elementos fundamentales: “(i) el derecho de acceso a la administración de justicia; (ii) el derecho a un debido proceso judicial; y (iii) el derecho a la ejecutoriedad de la decisión. Además, precisa que el derecho de acceso a la administración de justicia se materializa en “el derecho a la acción y el derecho a obtener una respuesta a la pretensión” (Tutela judicial efectiva, 2021). Y señala que:

También se podría vulnerar el derecho a recibir respuesta cuando, desde la perspectiva de un juzgador de instancia o superior que puede apreciar todos los elementos del caso en análisis, la acción no surte los efectos para los que fue creada (eficacia) (Tutela judicial efectiva, 2021).

La Corte Constitucional es clara al señalar que garantizar este derecho no se limita únicamente a permitir que el titular pueda acudir al órgano jurisdiccional. El derecho se materializa cuando dicho órgano emite una respuesta motivada a la pretensión planteada. En este caso, cuando la víctima impugna la boleta de citación, su objetivo es obtener una reparación material por parte del responsable del daño. Sin embargo, en la práctica, solo logra evitar la imposición de la multa y la reducción de puntos en su licencia de conducir, sin alcanzar la reparación que busca.

La Constitución del Ecuador en el art. 82 estableció que: “El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas, previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes” (Asamblea, Constitución de la República del Ecuador, 2008). Así la Corte Constitucional en la sentencia No. 989-11-EP/19 determina:

El individuo debe contar con un ordenamiento jurídico previsible, claro, determinado, estable y coherente que le permita tener una noción razonable de las reglas del juego que le serán aplicadas. Este debe ser estrictamente observado por los poderes públicos para brindar certeza al individuo de que su situación jurídica no será modificada más que por procedimientos regulares establecidos previamente y por autoridad competente para evitar la arbitrariedad. (Seguridad Jurídica, 2019)

En la sentencia N.º135-14-SEP-CC, del 17 de septiembre de 2014, caso N.º1758-11-EP, ha manifestado que:

Este principio constitucional tiene como fundamento esencial la existencia de un ordenamiento jurídico previamente establecido, cuya observancia y correcta aplicación debe darse en los casos concretos por parte de las autoridades correspondientes, teniendo

en cuenta que ante determinados supuestos fácticos la solución que se obtenga dentro de la normativa aplicable debe ser uniforme respecto de casos con presupuestos similares, pues este constituye un estándar de satisfacción de la seguridad jurídica, acorde a lo establecido por la Corte Constitucional. De esta manera, a través del derecho a la seguridad jurídica se pretende otorgar certeza a los ciudadanos respecto a la aplicación del derecho vigente y, en cuanto al reconocimiento y previsibilidad de las situaciones jurídicas; por lo tanto, las autoridades investidas de potestad jurisdiccional están en la obligación de aplicar adecuadamente la Constitución y demás normas jurídicas en los procesos sometidos a su conocimiento. (Seguridad Jurídica, 2014)

El Derecho Procesal es una disciplina independiente y complementaria dentro del conjunto de las Ciencias Jurídicas o Ciencias del Derecho. Como parte del derecho positivo, se compone de un conjunto de normas destinadas a regular la aplicación del derecho, fundamentándose en gran medida en el principio del debido proceso.

Las garantías procesales son de vital importancia, ya que establecen los mecanismos para hacer efectivas las garantías normativas. En este sentido, Jaramillo (2017) destaca que el debido proceso no solo es un derecho, sino una exigencia fundamental del Estado social, democrático y de derecho. Por ello, la aplicación de estas garantías constituye un elemento esencial del debido proceso, cuya protección recae en el propio Estado.

Reparación integral

En la República del Ecuador la reparación integral está reconocida a partir de la constitución de la república del 2008, que forma parte de un nuevo modelo de justicia constitucional y garantista, el objetivo de esto fue no solo la indemnización si no también proteger globalmente a la víctima para así poder reparar integralmente la vulneración de sus derechos. En el artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador contempla que:

Las víctimas de las infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se les protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado. (Asamblea, Constitución de la República del Ecuador, 2008)

La reparación integral como requisito de la sentencia previsto en el numeral 6 del artículo 622 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece la obligación de reparar integralmente los daños ocasionados por la infracción. Esta reparación implica la determinación del monto

económico que la persona sentenciada deberá pagar a la víctima, así como la aplicación de otros mecanismos necesarios para garantizar una restitución completa. Además, se requiere la identificación de las pruebas utilizadas para cuantificar los perjuicios cuando corresponda.

En el ámbito internacional, la reparación integral está reconocida como un principio derivado de los derechos humanos, sustentado en instrumentos como los Principios de la ONU para las Víctimas y la Convención Americana sobre Derechos Humanos, entre otros. En este contexto, la reparación se vincula con el principio de responsabilidad jurídica y representa el cumplimiento de determinadas consecuencias por parte de un Estado cuando se ha violado una obligación.

A nivel jurisprudencial, la reparación integral ha sido ampliamente desarrollada y comprende un conjunto de medidas destinadas, por un lado, a restituir el derecho vulnerado y mejorar la situación de las personas afectadas, y por otro, a promover reformas estructurales o políticas que prevengan la repetición de futuras transgresiones. Además, busca restablecer la confianza en la sociedad y en sus instituciones. Para lograr una reparación efectiva, se deben considerar diversas acciones que aborden los distintos impactos de la vulneración sufrida.

Según la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, las medidas reparatorias pueden clasificarse en dos tipos, dependiendo del daño sufrido: reparación material y reparación inmaterial. Estas incluyen mecanismos como la restitución, rehabilitación, indemnización y garantías de no repetición, entre otros, con el objetivo de resarcir integralmente a las víctimas.

En cuanto al ámbito material, en la reparación se consideran los perjuicios derivados del denominado daño emergente que constituye el valor de los daños sufridos de manera inminente y el lucro cesante en tanto pérdida de ingresos a causa de la vulneración.

En la legislación civil ecuatoriana en su artículo 2214 referente a los delitos y cuasi delitos establece que: “El que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, está obligado a la indemnización; sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el delito o cuasidelito” (Asamblea, 2024).

En este sentido Sergio García Ramírez, afirma que el daño material está constituido por las consecuencias patrimoniales que derivan de la violación, en forma directa, inmediata y cuantificable y por el lucro perdido que implica la reducción patrimonial futura o expectativa cierta que se desvanece como consecuencia directa de la violación cometida (García, 2008).

El lucro cesante, también conocido como daño material indirecto, se refiere a la pérdida de ingresos que sufre la víctima o sus familiares como consecuencia de la vulneración de derechos,

siempre que implique una reducción patrimonial significativa. La Corte Nacional de Justicia del Ecuador establece lo siguiente

En lo concerniente al daño material este se encuentra constituido por dos aspectos: daño emergente y lucro cesante, el primero que se refiere a las consecuencias patrimoniales que derivan de la violación, en forma directa: un detrimento y/o una erogación más o menos inmediatos y en todo caso cuantificables, mientras que la segunda se refiere a lo que se dejó de percibir por la pérdida de ingresos y la reducción de patrimonial familiar, la expectativa cierta que se desvanece, como consecuencia, asimismo directa, de la violación cometida (Corte Nacional de Justicia, 2023).

En consecuencia, lo expuesto nos sitúa ante elementos fundamentales de la Reparación Integral, cuyo objetivo es resarcir o reparar completamente el daño causado a una persona o grupo de personas, ya sea por un delito, una contravención o cualquier otra afectación. Esta reparación no se limita únicamente a una compensación económica, sino que incluye diversas medidas destinadas a restituir a la víctima a su situación previa al daño, en la medida de lo posible.

Materiales y métodos

La metodología empleada en este artículo sigue un enfoque cualitativo basado en el análisis documental. La investigación se centra en la interpretación y estudio de normas jurídicas, sentencias y principios constitucionales sin recurrir a mediciones numéricas. Este enfoque permite comprender y evaluar la coherencia del marco normativo en relación con la reparación material integral en accidentes de tránsito menores (Vizcaíno y otros, 2023).

El método de investigación utilizado es el análisis documental, a través del cual se examinan textos normativos como la Constitución de la República del Ecuador (CRE), el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV). Asimismo, se analizan sentencias de la Corte Constitucional y fallos de jueces contravencionales de tránsito del Distrito Metropolitano de Quito, con el fin de evaluar la aplicación de la normativa vigente y determinar posibles vacíos legales en el procedimiento de reparación de daños materiales.

Las fuentes de información utilizadas incluyen normativa vigente y jurisprudencia. La revisión de leyes y códigos permite identificar si existe un procedimiento claro que garantice la reparación material integral en accidentes de tránsito en los que los daños ocasionados sean inferiores a dos salarios básicos unificados. Por otro lado, el análisis de sentencias de jueces contravencionales facilita la identificación de criterios judiciales aplicados en estos casos y evidencia si existen inconsistencias o falta de lineamientos específicos.

El objetivo metodológico de la investigación es establecer si el marco normativo vigente en Ecuador garantiza la reparación integral de los daños materiales en accidentes de tránsito menores. Para ello, se busca determinar la necesidad de una reforma en el COIP que establezca un procedimiento específico que permita asegurar la compensación efectiva a las víctimas.

Resultados

Desde 2014, las contravenciones de tránsito forman parte del Código Orgánico Integral Penal (COIP) y se regulan bajo un proceso penal. La impugnación de una boleta de tránsito es conocida y resuelta por un juez contravencional o, en su ausencia, por un juez penal.

Según las entrevistas realizadas a los 11 jueces de la Unidad Judicial Especializada de Tránsito, todos coinciden en que el juez actúa como garante de los derechos constitucionales. En el proceso penal, su rol es imparcial, limitándose a garantizar el debido proceso y a resolver el caso con base en las pruebas presentadas por las partes. Su función principal es asegurar la justicia y el respeto a los derechos de todas las personas involucradas.

En Ecuador, como Estado constitucional de derechos y justicia, el juez que conoce la impugnación de una boleta de tránsito por parte de quien se considera víctima y busca una reparación material, también tiene la obligación de garantizar los derechos de la otra parte, incluso si esta no impugna. Según los jueces consultados, el hecho de no impugnar una boleta de citación no implica automáticamente la responsabilidad del conductor en el accidente de tránsito, sino que representa únicamente la aceptación voluntaria de la multa correspondiente a la contravención.

La sentencia dictada en la audiencia única del procedimiento expedito puede ser condenatoria o ratificar la inocencia del procesado. Sin embargo, el juez no puede emitir una sentencia condenatoria en ausencia del presunto responsable, ya que debe garantizarse el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en el artículo 76, numeral 7, literal a de la Constitución.

Durante la audiencia única, deben presentarse y valorarse todas las pruebas de cargo y descargo con el fin de que el juez pueda determinar tanto la materialidad del hecho como la responsabilidad del procesado. No obstante, si una de las partes no está presente, los jueces están impedidos de dictar una sentencia condenatoria. En consecuencia, aunque la persona que impugna y se considera víctima aporte pruebas, estas no podrán ser valoradas por los jueces conforme a los principios legales y constitucionales vigentes.

Para que el juez pueda ordenar una reparación material integral como parte de la sentencia, conforme al artículo 622, numeral 6, del COIP, es necesario que se presenten pruebas que permitan cuantificar los perjuicios ocasionados. Esto incluye la reparación del daño en el vehículo, las costas procesales y el lucro cesante del afectado.

Sin embargo, dado que no existe una contraparte presente en el proceso y no se puede emitir una sentencia condenatoria en ausencia, la resolución ratifica la inocencia del presunto responsable. Como resultado, no se dicta una reparación material integral, lo que implica que el ciudadano que impugnó la boleta de citación no obtenga el resultado esperado al recurrir al sistema judicial.

Bajo el principio de legalidad, para que el juzgador pueda sancionar y ordenar al responsable de un accidente de tránsito a realizar una reparación material integral, debe existir previamente una norma legal que lo respalde. Los jueces entrevistados destacan que el artículo 387, numeral 1, del COIP, que tipifica esta contravención, no contempla la reparación de daños materiales.

Según la normativa vigente, el artículo 644 del COIP establece que las sentencias en contravenciones de tránsito no pueden ser apeladas ante un tribunal superior cuando no incluyen penas privativas de libertad. En el caso de estudio, al no contemplarse dicha sanción, no es posible recurrir a instancias superiores.

Esto podría vulnerar el derecho constitucional a la doble instancia, reconocido en el artículo 76, numeral 7, literal m de la Constitución, impidiendo que la presunta víctima pueda reactivar la vía judicial para obtener una reparación material integral. Además, esta restricción ha generado una escasa jurisprudencia en Ecuador sobre el tema, ya que los tribunales de alzada no conocen estos casos, lo que dificulta la uniformidad en la aplicación del principio de reparación integral.

De las entrevistas realizadas, se desprende que más del 50% de los jueces coinciden en que la materia de tránsito debería estar regulada por una ley especial. Además, enfatizan que el tratamiento de las contravenciones debería manejarse en el ámbito administrativo, ya que no generan un riesgo significativo, salvo aquellas que contemplan una pena privativa de libertad,

En cuanto a los accidentes con daños a terceros y que actualmente se consideran contravenciones de tránsito de segunda clase, los jueces destacan la importancia de que los vehículos cuenten con seguros que cubran los daños materiales.

En este contexto, se ha revisado que la Corte Nacional de Justicia del Ecuador ha presentado un proyecto de ley que busca la descriminalización de ciertas infracciones de tránsito. Esta propuesta plantea que el procedimiento sancionador de las contravenciones de tránsito sea competencia de los gobiernos autónomos descentralizados que hayan asumido la competencia del tránsito, así como de otros organismos responsables del control operativo en las vías del país.

Discusión

El COIP carece de un procedimiento específico y detallado para casos de reparación material en accidentes menores a dos salarios básicos. Aunque establece la obligación de reparación, no

define mecanismos claros para su cumplimiento, dejando a las víctimas en una situación de indefensión.

En cuanto a los Procedimientos judiciales, se verifica que son muy lentos y costosos. Para acceder a la vía jurisdiccional a treves de la impugnación a la boleta de citación, se requiere del patrocinio de un abogado particular, lo cual ya genera un gasto, que incluso puede ser mayor al valor de la multa, y lo peor del caso, no se va a obtener ninguna reparación material, lo que desincentiva a las víctimas a buscar reparación por daños de menor cuantía.

De forma expresa el COIP en su art. 644 inciso quinto, violenta el derecho a recurrir, lo que implica que se debería reformar este artículo para que instancias superiores puedan conocer las sentencias de primera instancia lo cual permitiría a los ciudadanos acceder a la garantía de apelar generando jurisprudencia para casos similares.

Para resolver esta problemática que se da a diario en las vías del país, se plantea como propuesta que los accidentes de tránsito con resultado solo daños materiales, donde no exista acuerdos reparatorios inmediatos entre los involucrados, se deban tipificar como delitos de tránsito, por existir daños a terceros. Siendo así que en la reforma legislativa, incorporar en el COIP un procedimiento específico para casos de daños materiales, que incluya: la obligatoriedad de un peritaje técnico para cuantificar los daños, con plazos claros para el cumplimiento de dicha diligencia y entrega de vehículos a los propietarios, y la mediación como mecanismo obligatorio previo a la judicialización del caso, estableciendo como propuesta que: “en todo accidente de tránsito con resultado únicamente de daños materiales, con excepción de los acuerdos reparatorios inmediatos entre los involucrados frente al Agente de Tránsito u organismo encargado del control del tránsito, quien elaborara el respectivo parte informativo, retendrá los vehículos hasta por setenta y dos horas, con el fin de practicar la inspección técnico-mecánica y evaluó de daños mecánicos, Cumplido el plazo serán devueltos inmediatamente a sus propietarios, poseedores o a quien legalmente corresponda bajo prevenciones de ley o cuando se presente la respectiva acta de mediación”. Esto garantizara que las partes estén presentes en el proceso ejerciendo su derecho a la defensa hasta su finalización, teniendo como resultado una mediación entre las partes, o una sentencia condenatoria que permitirá que en sentencia se dicte la reparación materia integral.

Para el correcto desarrollo de la audiencia única, donde se va establecer responsabilidad de reparación material integral se notificará a los involucrados para su comparecencia a la audiencia, y bajo la disposición establecida en la resolución No. 04-2016 emitida por la Corte Nacional de Justicia donde indica que lo no previsto en el Código Orgánico Integral Penal, se deberá aplicar de manera supletoria lo establecido en el Código Orgánico General de Proceso, si uno de los

involucrados no asiste a la audiencia se procederá conforme lo establece el art. 87 núm. 2 del COGEP.

Cuando la o el demandado o la o el requerido no comparece a la audiencia que corresponda, se continuará con la audiencia y se aplicará las sanciones y efectos, entendiéndose siempre que pierde la oportunidad procesal de hacer valer sus derechos. Sin embargo, en caso de retraso, se admitirá su participación, tomando la audiencia en el estado en que se encuentre. (Asamblea, Código Orgánico General de Procesos, 2015)

Además, se propone establecer la obligatoriedad de contar con un seguro de cobertura para daños a terceros como requisito para la circulación de vehículos en todo el territorio ecuatoriano. Actualmente, al momento de pagar la matrícula vehicular anual, se cancela un rubro correspondiente al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el cual únicamente cubre lesiones personales y gastos médicos.

La propuesta sugiere que, dentro del pago anual de la matrícula, se incluya un porcentaje mínimo adicional, calculado en función del avalúo del vehículo, con el fin de ampliar la cobertura del SOAT e incorporar la protección contra daños a terceros en accidentes de tránsito. De este modo, en caso de un siniestro con afectaciones materiales, la aseguradora podrá gestionar la reparación de manera rápida y eficiente.

Esta medida contribuiría a reducir la carga procesal en los juzgados de tránsito y fortalecería la confianza de los usuarios viales, asegurando una pronta reparación material en caso de accidente.

Conclusiones

El análisis realizado evidencia que el COIP no contempla un procedimiento claro y completo para garantizar la reparación integral en accidentes de tránsito menores a dos salarios básicos. Esto genera desigualdad y vulnerabilidad para las víctimas, especialmente aquellas de menor capacidad económica. Que los jueces como operadores de justicia están prohibidos a dictaminar una reparación material cuando no hay una sentencia condenatoria. Las propuestas planteadas buscan cerrar estas brechas normativas y procesales, garantizando una justicia más accesible y eficiente.

Referencias

Asamblea, N. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial 449.

Asamblea, N. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial Suplemento 180.

Asamblea, N. (2015). *Código Orgánico General de Procesos*. Registro Oficial Suplemento 506.

Asamblea, N. (2024). *Código Civil*. Quito: Registro Oficial.

Calle Aulestia, H., & Ortega Peñafiel, S. A. (2022). El derecho de apelación y su vulneración en contravenciones de tránsito que no aplican pena privativa de libertad. *Polo del Conocimiento: Revista científico-profesional*, 7(2), 1002. <https://doi.org/10.23857/pc.v7i1.3630>

Corte Nacional de Justicia, 17292202101135 (Sala Especializada de lo Penal, Penal Militar, Penal Policial, Tránsito, Corrupción y Crimen Organizado 18 de diciembre de 2023).

Flores Mier, B. E., & Morales Vela, R. W. (2023). “Mecanismos de Reparación Integral A Víctimas De Accidentes de Tránsito con Lesiones de Hasta Tres Dias. 593 *Digital Publisher CEIT*, 8(3), 268-282. <https://doi.org/https://doi.org/10.33386/593dp.2023.3.1677>

GARCÍA, S. (2008). *Las reparaciones en el Sistema Interamericano de protección de los derechos humanos*. Ciudad de Mexico: Biblioteca Jurídica Virtual.

Seguridad Juridica, 1758-11-EP (Corte Cosntitucional del Ecuador 17 de septiembre de 2014).

Seguridad Juridica, 989-11-EP (Corte Constitucional del Ecuador 10 de septiembre de 2019).

Tutela judicial efectiva, No. 889-20-JP (Corte Constitucional del Ecuador 10 de marzo de 2021).