

# UCUENCA

Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Políticas y Sociales

Carrera de Derecho

## LA DESPROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Abogado de los Tribunales de Justicia de la República y Licenciado en Ciencias Políticas y Sociales.

Autora:

Doménica Paulina Quito Rodas

CI: 0106305097

Correo electrónico: domequito237@gmail.com

Tutor:

Dr. Diego Andrés Monsalve Tamariz.

CI: 0102649001

**Cuenca - Ecuador**

11-agosto-2022

**Resumen:**

El presente estudio comprende un análisis doctrinario, jurídico y bibliográfico, sobre la desproporcionalidad de penas en la contravención de tránsito cuando se conduce borracho y las personas afrontan procesos judiciales, en donde se realizó un análisis de derecho comparado de las sanciones que están vislumbradas en el Código Orgánico Integral Penal frente a otras normas y sanciones para contravenciones, establecidas en las legislaciones de Colombia, Perú y Chile así como un estudio respecto al alcance en la aplicación de sanciones privativas y de las no privativas de libertad que se aplican, en donde también abordaremos el análisis de las sentencias del tema planteado.

**Palabras claves:** Proporcionalidad. Desproporcionalidad. Penas. Sanciones. Derecho comparado. Contravenciones. Tránsito. Proceso. Penal.

**Abstract:**

This study includes a doctrinal, legal, and bibliographic analysis on the disproportionality of penalties in traffic violations when driving while intoxicated and when people face a judicial process, where I will conduct a comparative law analysis of sanctions that are stated in the Organic Code of Criminal Procedure against other laws, and sanctions for contraventions established in the laws of Colombia, Peru, and Chile as well as a study regarding their scope in the application of custodial sentences and non-penalties deprivations of liberty that are imposed, where we will also address practical cases and their possible solutions.

**Keywords:**

Proportionality. Disproportionality. Penalties. Sanctions. Comparative law. Violations. Transit. Procedure. Criminal.

## Índice

|   |           |
|---|-----------|
| <u>RESUMEN .....</u>  | <u>1</u>  |
| <u>PALABRAS CLAVES: .....</u>   | <u>1</u>  |
| <u>ABSTRACT .....</u>   | <u>2</u>  |
| <u>KEYWORDS: .....</u>  | <u>2</u>  |
| <u>ÍNDICE .....</u>   | <u>3</u>  |
| <u>DEDICATORIA.....</u>   | <u>7</u>  |
| <u>AGRADECIMIENTO.....</u>  | <u>8</u>  |
| <u>INTRODUCCIÓN .....</u>   | <u>9</u>  |
| <u>CAPITULO I .....</u>   | <u>11</u> |
| <u>HISTORIA DE LA LEY DE TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE TERRESTRE. ....</u>   | <u>11</u> |
| <u>Origen del transporte terrestre en el Ecuador y Antecedentes en la materia de tránsito sobre la conducción en estado de embriaguez .....</u> | <u>11</u> |
| <u>1.2 Evolución de la Ley de Tránsito .....</u>  | <u>14</u> |
| <u>1.2. Derecho Comparado.....</u>  | <u>21</u> |
| <u>1.2.1 Chile: .....</u>   | <u>21</u> |
| <u>1.2.2 Perú El Reglamento Nacional de Administración de Transporte .....</u>  | <u>22</u> |
| <u>1.2.3 Colombia .....</u>   | <u>25</u> |
| <u>1.2.4 Ecuador .....</u>  | <u>27</u> |
| <u>1.2.5 Análisis de la aplicación de la Ley de Tránsito en El Ecuador con otras legislaciones .....</u>  | <u>28</u> |
| <u>CAPITULO II INFRACCIONES DE TRÁNSITO .....</u>   | <u>29</u> |
| <u>2.1 Delitos y contravenciones.....</u>   | <u>29</u> |
| <u>2.2. Contravención.....</u>  | <u>31</u> |
| <u>2.2.1 Ámbitos de la potestad jurisdiccional .....</u>  | <u>32</u> |
| <u>2.2.2 La Competencia.....</u>  | <u>33</u> |
| <u>2.3. Análisis de la gravedad en los tipos de contravenciones. ....</u>   | <u>34</u> |
| <u>2.4. La culpa.....</u>   | <u>38</u> |
| <u>2.4.1. Modalidades de Culpa .....</u>  | <u>40</u> |
| <u>2.4.2 Negligencia .....</u>  | <u>40</u> |
| <u>2.4.3. Imprudencia .....</u>   | <u>42</u> |
| <u>2.5.4. Impericia .....</u>   | <u>43</u> |
| <u>2.5.5. Inobservancia de la ley y reglamentos .....</u>   | <u>44</u> |
| <u>2.6. El deber objetivo de cuidado en las infracciones de tránsito.....</u>   | <u>44</u> |

|   |           |
|---|-----------|
| 2.6.1. Acción y resultado.....  | 44        |
| 2.6.2. Relación de causalidad a las infracciones de tránsito .....  | 46        |
| <b>CAPÍTULO III LAS CONTRAVENCIONES POR CONDUCIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ.....</b>   | <b>48</b> |
| 3.1 Las infracciones de tránsito y sus sanciones.....   | 48        |
| 3.2. La conducción de un vehículo en estado de embriaguez. ....   | 50        |
| 3.3. La ingesta de alcohol y su determinación. ....   | 50        |
| 3.4. Los exámenes psicosomáticos .....  | 52        |
| 3.5 El juzgamiento de las contravenciones y la prueba.....  | 53        |
| 3.5.1. La carga de la prueba del agente de tránsito .....   | 54        |
| 3.6. Las penas privativas de libertad y no privativas de libertad. ....   | 55        |
| 3.7.1 La Finalidad de la Pena. ....   | 56        |
| 3.7.2 Que es el sistema de rehabilitación social.....   | 57        |
| 3.8. La desproporcionalidad de sanciones en las contravenciones por conducir en estado de embriaguez .....                                  | 59        |
| 3.8.1. El Juicio de proporcionalidad .....  | 59        |
| 3.8.2. Criterios de la Corte Interamericana de Derecho Humanos respecto a la proporcionalidad. ....   | 61        |
| 3.9. Análisis jurisprudencial .....   | 65        |
| 3.10. Breves estadísticas cuantitativas de las contravenciones de tránsito por conducir en estado de embriaguez en la ciudad de Cuenca..... | 67        |
| <b>CONCLUSIONES.....</b>  | <b>68</b> |
| <b>RECOMENDACIONES .....</b>  | <b>70</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>   | <b>74</b> |
| <b>ANEXOS.....</b>  | <b>77</b> |

## Cláusula de licencia y autorización para publicación en el Repositorio Institucional

Doménica Paulina Quito Rodas, en calidad de autora y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación “LA DESPROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ”, de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACION reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Así mismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica Superior.

Cuenca, 11 de agosto del 2022.

-----

Doménica Paulina Quito Rodas

Cédula de ciudadanía No. 0106305097

## Cláusula de Propiedad Intelectual

Doménica Paulina Quito Rodas, en calidad de autora del trabajo de titulación “LA DESPROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS EN LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ”, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, 11 de agosto del 2022.

-----

Doménica Paulina Quito Rodas

Cédula de ciudadanía No. 0106305097

## DEDICATORIA

Esta tesis está dedicada a:

A mis padres Fernando y Fanny quienes con su esfuerzo, amor y consejos fueron un apoyo imprescindible en el transcurso de esta etapa, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo, valentía y perseverancia, de no temer las adversidades de la vida, pero sobre todo por enseñarme que incluso la tarea más grande se puede lograr si se da un paso a la vez.

A mis hermanos Anahí y Mathías por ser mi motivo de seguir siempre de pie, por ser mis compañeros en mis noches de desvelo, por el cariño y apoyo incondicional.

## AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi gratitud a Dios, quien con su bendición y guía hoy estoy cumpliendo una meta más en mi vida, a mi familia por estar siempre presentes, por su amor y apoyo incondicional.

De igual manera mis agradecimientos a la Universidad de Cuenca, a la Facultad de Jurisprudencia, a mis profesores quienes con la enseñanza de sus conocimientos hicieron que pueda crecer día a día no solo como profesional sino también como persona, gracias por su dedicación y apoyo.

Finalmente, quiero expresar mi más grande y sincero agradecimiento al Dr. Diego Monsalve Tamariz, quien con su dirección, conocimiento y enseñanza permitió el desarrollo de este trabajo.

## INTRODUCCIÓN

En este proyecto de investigación el problema trata sobre la desproporción de sanciones en las contravenciones de tránsito por conducir ebrio, pues las mismas no son proporcionales a la sanción tipificada y sancionada en su respectiva normativa.

El objetivo general es analizar la desproporcionalidad de la aplicación de las sanciones previstas en las infracciones de tránsito por manejar vehículos borrachos, definidas en el Código Orgánico Integral Penal.

Se realizó una reseña histórica en la cual tratamos sobre cómo surgió la ley de tránsito y sus reformas a través del tiempo debido a los cambios constantes que se ha dado respecto a la forma de conducir, así como respecto a los vehículos, peatones y las vías del país.

Uno de los objetivos específicos es realizar una comparación con otras legislaciones como el Chile, Perú y Colombia y la aplicación de sanciones que establecen dichos países, referente al juzgamiento de infracciones contravencionales, para analizar si existe en nuestra legislación una correcta aplicación en la proporción de sanciones por infringir la ley...

La hipótesis de este trabajo es demostrar la desproporcionalidad en la aplicación de las sanciones que se impone a un contraventor al cometer una contravención por conducir bajo efectos de consumir bebidas alcohólicas, las cuales deberían tener una sanción más acorde al actuar típico y antijurídico cometido.

Las personas contraventoras se ven afectadas por la imposición de algunas sanciones cuando se justifica que conducen ebrios, en donde debemos tener en cuenta que la contravención no tiene la misma gravedad que un delito, por lo tanto, la imposición de varias sanciones no es proporcional.

## **1. Metodología**

En el estudio de investigación, en primer lugar, se utilizará una investigación extraídos de fuentes digitales y escritas como libros, documentos e investigaciones varias sobre el tema.

En segundo lugar, se utilizará una metodología de tipo dogmático, el cual permitirá revisar los fundamentos teóricos del tema propuesto para así poder precisar la compatibilidad y validez de la norma ecuatoriana respecto al tema objeto de esta investigación.

En tercer lugar, se desarrollará desde un enfoque cualitativo-descriptivo y no experimental dado que se obtuvo de manera estructurada y que apunta a comprender realidades sociales en un periodo.

La investigación cualitativa, se puede definir como el proceso mediante el cual se adquiere, afirma, o amplía el conocimiento de lo social y lo cultural, cuando se hace seguimiento a las actitudes, creencias, respuestas de los investigados. Un aspecto interesante en esta clase de investigación es que puede tener un carácter formativo.

## CAPÍTULO I

### HISTORIA DE LA LEY DE TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE TERRESTRE.

Origen del transporte terrestre en el Ecuador y Antecedentes en la materia de tránsito sobre la conducción en estado de embriaguez

Antes de la creación del ferrocarril, la gente se movilizaba por medio del río, también, o a través de los animales estos eran los medios de transportación más utilizados por las personas, puesto que, por medio de estas se cubría una gran distancia de recorrido, es ahí que en los años de 1860 se realizan varios estudios para unir vías principales del Ecuador entre ellas se encontraba la de Guayaquil y Quito como capital de la República del Ecuador.

Cuando empezamos a utilizar el tren, había una vía llamada "la más dura del mundo". Su nombre proviene del largo viaje y la estructura peligrosa del tren. La estación fue transportada desde la calle Chimba en la ciudad de Quito hasta lo que hoy llamamos Durán, se encuentra cerca de Guayaquil, en la provincia de Guayas.

En el año de 1859 fue traído al Ecuador en la ciudad de Quito el primer automóvil que recorría las calles de dicha ciudad, en el año de 1906 se crea la primera Agencia de autos en esta ciudad de igual manera al transcurrir los años se crea el primer medio de transporte que sería una estación de tranvías, el medio de transporte recorría desde el sur a continuación de la estación del ferrocarril por la calle hoy conocida como la 10 de Agosto hasta la Avenida Colón (Breves Comentarios a la Ley de Transito y Transporte terrestre, 2010).

En el año de 1929 con la Presidencia de Isidro Ayora se crea el primer Ministerio de Transporte y Obras Públicas con esto se fomentó el transporte y movilidad terrestre en todo el país. Por esta creación en 1945 aparecen las primeras Cooperativas de Transporte Interprovincial, hoy en día existen alrededor de 425 Cooperativas a nivel nacional (Torres, 2010, pp. 50-62)

En el año 1996, se expide la -Ley de Tránsito y Transporte Terrestre-, en ella se establece la obligación de enseñar educación vial en todos los centros educativos ya sea en las escuelas y colegios para que el peatón y conductores sepan respetar las diferentes leyes y ordenanzas de tránsito (Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, 1996).

En la Ley de tránsito y transporte terrestre de 1996, la conducción alcoholizada era conocida como una contravención grave, la cual tenía su sanción de: treinta a ciento ochenta días de prisión, la multa equivalente de cinco a diez salarios básicos, puesta a la autoridad encargada y con la retención del vehículo por 1 día.

Esta ley estuvo vigente a lo largo de doce años por lo que, en el año 2008 la asamblea constituyente promulga la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial pero no es hasta en 2011 que se presentaron reformas a la normativa que endurecieron las penas que se contemplaba inicialmente, Se trasladó la competencia de tránsito a los GAD municipales, antes la jurisdicción la tenía la Policía Nacional.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial de 2008 La sanción por conducir con efectos de la bebida alcohólica era una contravención muy grave

y su pena era: una remuneración básica, tres días de prisión, pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir y la aprehensión del vehículo por 24 horas

Reforma de normativa de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial 2011, la contravención por conducir en estado etílico, para este momento ya era conocida como una sanción muy grave, pero está ya tenía una escala según sea el grado de alcohol (L/s) (L/s) será su sanción, esta iba de la siguiente manera; además en esta reforma se sancionaba a los conductores de vehículos públicos con una sanción más alta.

Primero si el nivel de alcohol (L/s) era de 0,3 gramos e inferior a 0,8 gramos, se aplicaba una sanción de una multa de un salario básico, pérdida de cinco puntos en la licencia de conducir, y cinco días de prisión.

Segundo si el nivel de alcohol (L/s) iba de 0,8 gramos o más, su sanción era una multa de un salario básico, la pérdida de diez puntos, y quince días de prisión.

En cambio, cuando hablamos de un vehículo de transporte público el conductor no tiene tolerancias a la ingesta de alcohol, esta parte de un nivel de 0,1 gramos por cada litro de sangre, cuando esto se excede, su sanción es una multa de dos salarios básicos, la pérdida de treinta puntos en su licencia, y sesenta días de prisión.

## 1.2 Evolución de la Ley de Tránsito

Con la evolución social ha estado en constante transformación, la materia de tránsito a tenido un ámbito que en esta esta evolución ha tenido un gran desarrollo, ya que la misma se encuentra inmersa en la Ley de Tránsito, la misma que se ha venido empleando de distintas modalidades en cada época con el finalidad de controlar el fenómeno del tránsito.

El tránsito, la movilidad humana, es decir la necesidad que se tiene de trasladarse de un lugar a otro se remontan a inicios de la humanidad, y aparece así un ordenamiento jurídico que regularice esta materia con relación a la movilidad humana.

Las leyes relativas a la materia de Tránsito surgieron con la necesidad de los comerciantes de dirigirse de un lugar a otro; es así que nació la creación de realizar caminos, carreteras, y vías en general.

En el Ecuador los juzgamientos por infracciones de tránsito anteriormente eran juzgados por las llamadas en ese entonces “Comisarias de Tránsito” y estaban normadas en un capítulo muy limitado del Código Penal.

La primera Ley de Tránsito del Ecuador fue decretada el 18 de octubre de 1.963, con el intención de juzgar todas las infracciones de tránsito realizadas en el territorio ecuatoriano, las mismas que comprendían en delitos y contravenciones; en esta ley se sustentaron la instauración de los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una audiencia única la cual tenía carácter de oral de juzgamiento, luego esta Ley de Tránsito evoluciono con el transcurrir del tiempo, hasta llegar a La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que fue la norma con

preponderancia para el sector transportista, la que entró en vigencia el 2 de agosto de 1996.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre fue un conjunto de reglas y leyes que reguló aproximadamente todos los medios para movilizarse, circulación y el transporte terrestre; como los vehículos a motor, de tracción humana, mecánica e incluso la animal, la circulación peatonal y la conducción de semovientes. Es así que en su artículo 1, tenemos el objetivo y ámbito de aplicación de estas normas donde se refiere expresamente de vigilar y advertir los accidentes de tránsito, se aborda el tema de la contaminación ofreciendo ciertos parámetros y aspectos para juzgar las infracciones de tránsito.

Esta ley estaba compuesta por una normativa moderna, aplicable a la época de la vigencia y que en si su estructura cubría casi todos los aspectos necesarios a la época, contenía tres libros en donde:

- El primero que contaban todos los organismos, autoridades, escuelas para la capacitación de conductores profesionales y no profesionales, a la educación obligatoria en escuelas y colegios para formar cultura en tránsito, requisitos para adquirir la licencia de conducir y además formas de prevención de la contaminación y el ruido,
- El libro segundo contenía las infracciones de tránsito y con sus respectivas penas y
- El libro tercero con norma para la jurisdicción de los juicios de tránsito y con el procedimiento para ellos.

Es así que se puede ver que existieron ya cambios significativos en el tema de tránsito, ya que se establecían ordenamientos especiales, que tenían una regla especial, la misma que contenía ya multas y privación de la libertad por la inobservancia de la norma, se tomaban ya en cuenta asuntos como la contaminación, formas de los accidentes, se detallaban más contravenciones.

La Ley de Tránsito Transporte Terrestre estuvo vigente doce años la misma que con el cambio de gobierno del Ecuador, se cambió esta Ley convirtiéndose en Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, promulgado por la Asamblea Constituyente del Ecuador proporcionando un cambio sustancial a esta normativa jurídica.

Después de estar en vigencia por más de una década La Ley de Transporte de 1996, la Asamblea Constituyente en el gobierno del Eco. Rafael Correa, creó La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ajustándose a la nuevas políticas impuestas por los gobernantes de ese gobierno, con el fundamento que la anterior Ley no cautelaba o advertía el cometimiento de las infracciones de tránsito y con ello la seguridad de la colectividad ecuatoriana se hallaba en riesgo, por lo que de una manera mucho más técnica y sistemática en el desarrollo de su normativa entró en vigencia mediante el Registro Oficial Nro. 398, de fecha 7 de agosto del año 2008.

Las más importantes modificaciones se localizaron en las licencias de conducir, contravenciones y multas, además de incrementar nuevos sujetos transgresores de las regulaciones de tránsito como son los peatones, los mismos que les condena en caso de contravenciones de una manera pecuniaria, pero si la infracción por parte del peatón encuadra en un delito de tránsito su sanción, podría ser la privación de la libertad.

Esta ley estaba formada por 6 Libros; los mismos que se no variaron prácticamente con la reforma del 2011 que sufrió esta Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, ya que solo vario el último libro ya que se eliminan para esa fecha ciertos organismos y ciertas atribuciones.

Posteriormente a esto a finales del año 2011 se da la Reforma a la normativa que regula el tránsito, esta reforma lo que anhelaba el legislativo es reformar la administración de tránsito, enfocándose en la prevención, el tratamiento, y sobre todo establecer cuáles son los procedimientos que se utilizarían para las contravenciones así como para los delitos de tránsito y determinar las respectivas sanciones.

Esta reforma a la Ley Orgánica de Tránsito, fue más rigurosa que la primera, por lo que ya se le en esta se puede observar que ya se tiene regulada la detención del infractor por el cometimiento de una infracción que la anterior ley no reconocía como sanción la privación de libertad, pero lo incoherente es que existe violaciones constitucionales, las mismas que no deberían existir siquiera y menos aplicadas pero en la realidad no se está haciendo nada para que no se generen estos actos Inconstitucionales.

La Reforma Legal en Materia de Tránsito promulgada en marzo del 2011, dispone la creación de nuevas instituciones, autoridades, por ende, nuevas competencias, crea la posibilidad de los inmigrantes ecuatorianos puedan conducir en el Ecuador a su retorno solo con la presentación de la licencia de conducir otorgada en el país de origen.

Además esta reforma en sus varios cambios podemos observar; sanciones drásticas, mayores pena por la ingesta de alcohol y la conducción de vehículos, competencias municipales, transporte público regulado, suspensión de la licencia por reincidencia en contravenciones, perdida y recuperación de puntos de la licencia, pero lo que más alarma es el cobro de multas en contravenciones prescritas por la falta de Administración de Justicia y procuran ser cobradas, vulnerando la Constitución en sus principios, garantías y derechos consagrados en la misma, como son; debido proceso, irretroactividad de las normas, presunción de inocencia, en la actualidad se ha incorporado el artículo 179 b. a la ley de Tránsito que manda: “Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos derecho a la defensa, proporcionalidad de ley y más que solo por el interés de los gobernantes pretenden cobrar al pueblo si bien una infracción cometida, ya sin acción para hacerlo como es la prescripción” (Sentencia N. 71-14-CN/19, 2019)

Las reformas del 2021, publicadas en el 5to Suplemento del Registro Oficial No. 512 de fecha 10 de agosto 2021, poseen su relevancia ya que varía primordialmente la notificación, procedimientos y juzgamiento de delitos y contravenciones de tránsito.

En la segunda disposición reformativa se agrega al Art. 404 del COIP un numeral con lo siguiente:

Cuando se trate de contravenciones de tránsito que no impliquen pena privativa de libertad, será competente la o el juzgador del domicilio del presunto infractor. Esto con respecto a la jurisdicción como la facultad de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado y a la competencia, para el caso de contravenciones se ha reformado la competencia, así el juzgador del domicilio es quien juzgará la impugnación a la multa de tránsito y no en donde se cometió la infracción, para las contravenciones que tienen como sanción la pena privativa de libertad la competencia sigue radicando en el juez del lugar donde se cometió la infracción, en vista de que, ya tenemos

establecido un procedimiento de flagrancia aplicable a las contravenciones de tránsito, conforme lo dispone el COIP (COIP, 2014, p. 142)

Eliminación de rebaja de puntos para contravenciones; Disposición Tercera: se elimina la sanción de disminución de puntos de la licencia de conducir en todas las contravenciones de tránsito que parten desde tercera a séptima clase, las mismas que se encuentran contenidas en los artículos 388, 389, 390, 391 y 392 del Código Orgánico Integral Penal.

La Notificación; con respecto a este procedimiento se han dispuesto modificaciones especialmente al Art. 163 con respecto de los elementos con los que debe estar compuesta la boleta de citación o el parte policial:

(...) Las y los servidores públicos encargados del control de tránsito y de las pericias descritas en el artículo que incurran en falsedad, engaño, fraude procesal u otro tipo penal dentro de los informes que tienen a su cargo, serán sujetos de la acción penal correspondiente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y administrativas a las que haya lugar. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2014, p.67)

Con respecto a las contravenciones se ha establecido:

Art. 179. Notificación de contravenciones. –

En las contravenciones, los servidores encargados del control de tránsito, entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor, el número de placas del vehículo.

En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, esta, de ser posible se remitirá al domicilio del propietario o a su correo electrónico consignado en la base de datos nacional, en un plazo no mayor de setenta

y dos (72) horas contadas desde la fecha en que fue cometida la contravención.

Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la ley.

Los registros electrónicos de los sistemas de seguridad, cámaras de vigilancia de seguridad en las ciudades, cámaras instaladas en los peajes y otros implementados por las instituciones públicas, o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistema de pago de peajes y peaje automático serán considerados elementos de convicción suficientes para el juzgamiento de los delitos y contravenciones.

Ahora se crea un procedimiento con respecto a los medios tecnológicos para la notificación la cual tiene su sustento en sentencia N. 71-14-CN/19 de la Corte Constitucional, con la intención de que las personas puedan ejercer su legítimo derecho de impugnar las citaciones, “en todos los, casos, será la autoridad correspondiente en materia de tránsito la que deba probar cuándo cumplió con el acto de notificación a través del medio más adecuado y eficaz... (Sentencia N. 71-14-CN/19, 2019)

Otra de las reformas en el artículo 179 b. a la ley de Tránsito que dispone: “Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos en esta Ley y en la reglamentación correspondiente...” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2014, p.40)

El procedimiento para realizar por parte de los propietarios de los automotores al momento de realizar la impugnación de las contravenciones de tránsito es el que se encuentra normado en el Código Orgánico Integral Penal, en cuya audiencia.

Con respecto a los vehículos retenidos y el inconveniente del público en general con el tema de la devolución de vehículos retenidos con el pago de la multa para poder recuperar el automotor, especialmente cuando el dueño del vehículo es una tercera persona, artículo 179 a...:

Del acta de juzgamiento y pago de multas por contravenciones. - La boleta de citación no impugnada o el acta de juzgamiento cuya notificación obligatoriamente se la hará a los organismos de tránsito correspondientes, constituye título de crédito contra el conductor o el propietario del vehículo, según el caso, y el valor de la multa deberá cancelarse por los medios autorizados en la presente Ley.

Las autoridades judiciales exigirán el pago de las multas de tránsito antes de la orden de devolución del vehículo por parte de las autoridades de control. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2014, p.40)

Es necesario prestar especial atención que a pesar de esta última reforma, continua siendo un irracional jurídico poseer una ley que no contempla las infracciones de tránsito (Delitos y Contravenciones) y, que las mismas que en primera instancia fueron incluidas por el Código Orgánico Integral Penal las cuales se diferenciaban por su tiempo de sanción; se podía decir que graves y menos graves, para posteriormente quedar sin una diferencia clara, poco habilidad y en directo quebranto del carácter exclusivo que posee la LOTTTSV y más aún, el carácter específico que posee el Derecho de Tránsito y Transporte Terrestre en la legislación ecuatoriana. Con esta última reforma se puede evidenciar la necesidad de que esta ley tenga un profundo análisis.

## 1.2. Derecho Comparado.

### 1.2.1 Chile:

En la ley de la República de Chile se prohíbe, al conductor y a los pasajeros, el consumo de bebidas alcohólicas en el interior de vehículos motorizados. También está prohibido conducir cualquier tipo de maquinaria o realizar las labores de revisar funciones de frenos, cajas de cambios automáticas o controladores de tráfico bajo la influencia de anestesia, drogas psicotrópicas o alcohol mientras está borracho.

La legislación chilena en el Artículo 115 Ley de Tránsito no. 18.290:

A pesar de las disposiciones anteriores, debe entenderse que cuando un informe o prueba muestra que una milésima parte de una dosis de alcohol en la sangre o el cuerpo es igual o mayor a 1.0 gramos, todavía hay rendimiento bajo la embriaguez (Ley 18290, 2009, p. 35)

Se entenderá que cuando los informes o las pruebas muestran que la dosis por cada mil alcoholes en la sangre es mayor que 0.5 y menor que 1.0 gramos, habrá un rendimiento bajo la influencia del alcohol. Si la dosis es baja, siga el artículo anterior y el Artículo 198, párrafo 1 (Chile, 2009, p. 35)

## 1.2.2 Perú El Reglamento Nacional de Administración de Transporte

En este país de acuerdo al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, los peatones son castigados por caminar mientras están borrachos, lo que se puede encontrar en el art. 75. Los peatones deben someterse a una prueba de los requisitos de efectivo de la Policía Nacional del Perú asignada al control de tráfico para determinar su estado o idoneidad para el envenenamiento por alcohol, drogas, narcóticos u otras sustancias tóxicas debido al tiempo de tránsito. (Reglamento Nacional de Tránsito, 2009, p. 23) Su negativa establece la presunción legal en su contra.

En esta ley el artículo para Prohibición del consumo de bebidas alcohólicas y otros. Se encuentra contemplado en el art. 88, está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor:

Art. 94 Pruebas de intoxicación. El conductor está obligado a someterse a las pruebas que le solicite el Efectivo de la Policía Nacional del Perú, Asignado al personal de control de tráfico para determinar si está bebiendo alcohol, drogas, narcóticos u otras toxinas, o si es adecuado para conducir en ese momento. Su negativa estableció una presunción legal en su contra. (Reglamento Nacional de Tránsito, 2009, p. 27)

De igual manera cuenta con una tabla para poder regular el consumo de alcohol por cada litro de sangre en las personas infractoras pero la diferencia es que entre ellos cada tabla se encuentra en una ley diferente por ejemplo existe una que habla sobre las infracciones y otra que las juzga e impone una pena sancionadora tanto administrativa como una pena privativa de libertad.

Artículo 307º.- El grado de intoxicación alcohólica sancionable a los titulares de Licencias de Conducir para vehículos automotores, se establece de la siguiente forma:

- a) Clases "A", "B" y "E"      A partir de 0.70 grs. /lt.
- b) Clases "C" y "D".      A partir de 0.50 grs. /lt.

1. "El grado alcohólico máximo permitido a los conductores y peatones que sean intervenidos por la autoridad, será el previsto en el Código Penal."  
(Reglamento Nacional de Tránsito, 2009, p. 76)

2. El efectivo policial podrá exigir al intervenido que se someta a una serie de pruebas, como el test "HOGAN" y/o pruebas de coordinación o equilibrio, el uso de alcoholímetro y otros, para determinar la presencia de intoxicación por cualquier sustancia que le impida la coordinación. Negarse a esto presume que es culpable.
3. El resultado de las pruebas realizadas mediante equipos, aparatos o artefactos homologados y/o calibrados por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI constituye medio probatorio eficaz. El conductor o peatón puede solicitar, a su costo, la realización de pruebas adicionales, como el análisis cuantitativo de alcohol en muestra de sangre (alcoholemia), para cuya realización se deberá obtener inmediatamente la muestra médica (Reglamento Nacional de tránsito, 2009)

Si el resultado (L/s) sobrepasa los 0,70 litros de alcohol, se imputará una multa, la multa máxima será el 100% de lo estipulado en la respectiva norma, e indica que la multa se impondrá contra el conductor del vehículo y, en este caso, infracciones conjuntas y varias. El propietario responsable es de 4.200. Soles.

Cualquier persona que esté borracha y cuyo contenido de alcohol en la sangre sea mayor a 0.5 g / L, o cualquier persona que maneje, opere u opere un vehículo motorizado bajo la acción de drogas tóxicas, narcóticas, psicotrópicas o sustancias sintéticas, será suprimida por más de seis meses. Encarcelado por menos de dos años, o proporcionando 52 a 140 días de servicio comunitario, y descalificado.

Por otro lado cuando el nivel de alcohol por cada litro de sangre no supera el rango acción sino va de los 0.5 a los 0.7 esta será una infracción de menor capacidad ya que esta es del 50% del salario de igual manera será responsable el conductor del vehículo al momento del acontecimiento y el dueño de este como responsable solidario de la misma la multa será de 2100 soles.

Después de la embriaguez, las personas cuyo contenido de alcohol en la sangre es mayor a 0.5 g / L, o bajo la acción de drogas narcóticas, que conducen, operan o manipulan vehículos motorizados, instrumentos, herramientas, máquinas u otros objetos similares serán suprimidos. Encarcelamiento de no más de un año o un mínimo de 30 días, un máximo de 50 días, y descalificación según corresponda.

### 1.2.3 Colombia

De acuerdo al Código Nacional de Tránsito Terrestre Colombiano, conducir ebrio o conducir bajo la influencia de sustancias alucinógenas. Los delincuentes serán revocados de su licencia de conducir de ocho meses a un año. Los conductores de vehículos de servicio público, vehículos escolares o instructores de manejo recibirán una multa correspondiente al doble de la sanción para particulares, y el período de revocación de las licencias de conducir se incrementará de 1 año a 2 años, y se les prohibirá conducir un vehículo.

“El estado de embriaguez o alcohol se determinará mediante una prueba que no causará daño. Esta prueba será determinada por el Instituto de Medicina Forense y estará sujeto a 15 salarios por turno por cada vez que se impongan dichas sanciones litigio mínimo” (Código de Tránsito, 2012, p. 80)

Para la realización de los exámenes para determinar el estado de embriaguez o intoxicación esta se encuentra contemplada en el art. 150 denominado exámenes:

Las autoridades de tránsito pueden exigir a todos los conductores de vehículos motorizados que se sometan a pruebas de alcoholismo para determinar si se ven afectados por el alcohol o las drogas, narcóticos, alucinógenos o hipnóticos, las autoridades de tránsito pueden contratar clínicas u hospitales para realizar las pruebas descritas en este artículo para verificar la salud del conductor (Código de Transito, 2012, p. 85)

En cambio para medir lo grados de alcohol por cada litro de sangre tienen una propia entidad; “Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses” que al igual que se expidió el mismo año que la ley colombiana.

Alcoholismo: obtenido midiendo la cantidad de etanol en la sangre, expresado como etanol mg / 100 ml de sangre total. Esto debe estar conectados en todas las circunstancias especificadas en el Artículo 2 de esta resolución.

Uno de los métodos para determinar el nivel de alcohol en sangre: puede determinarse directamente midiendo etanol mediante diversos métodos de laboratorio, preferiblemente mediante cromatografía de gases. El analizador de aliento también se puede determinar indirectamente midiendo el contenido de etanol en el aire exhalado. Para este fin, se puede usar un dispositivo de tipo sensor de alcohol con un dispositivo de registro.

No importa qué método se use para determinar el contenido de alcohol en la sangre, se debe demostrar la aplicación del sistema de garantía de calidad, que incluye aspectos relacionados con la calibración del dispositivo, la idoneidad del operador, el método utilizado y otros componentes del dispositivo.

Mediante examen clínico. Si no existe un método directo o indirecto para determinar el detector de aliento, el examen clínico se llevará a cabo de acuerdo con los estándares forenses establecidos por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Medicina Forense. Independientemente del método de medición utilizado, la interpretación de los resultados del alcohol en la sangre debe estar relacionada con el estado del alcoholismo. (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2002).

#### 1.2.4 Ecuador

Las Penas por Conducción borracho de las personas, esta se divide en niveles el primer nivel de alcohol (L/s) es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará una multa al salario básico del trabajador, y su licencia de conducir perderá 5 puntos y su libertad se verá privada durante 5 días. En el segundo nivel, el contenido de alcohol en cada litro de sangre es mayor de 0.8 a 1.2 gramos, el trabajador es multado con dos salarios básicos uniformes, una pérdida de licencia de conducir de 10 puntos y una multa de 15 días. En el nivel tercero en donde los grados de alcohol (L/s) exceden los 1,2 gramos, los trabajadores comunes recibirán una multa de tres veces el salario básico uniforme, los permisos de conducir serán revocados por 60 días y la privación de libertad por 30 días (COIP, 2014).

Para los conductores de vehículos de transporte público livianos o pesados, comerciales o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier anestesia, sustancias mentales o prefabricadas que contengan estas sustancias es cero, y el contenido máximo de alcohol es de 0.1 gramos (L/s) por gramo. Si se exceden los límites anteriores, las sanciones impuestas a la persona responsable serán de 30 puntos por pérdida de licencia de conducir y 90 días en prisión. Además, en todos estos casos, como medida de precaución, el vehículo estará sujeto a una retención por el

lapso de 24 horas, que es una sanción contenida en el COIP, que se cree que no es proporcional al comportamiento punible.

Para definir las infracciones de tránsito, es necesario considerar que se presentan en varias modalidades, es decir cuando concurren las circunstancias de, negligencia, imprudencia, falta de habilidades o impericia y el incumplimiento de las leyes y regulaciones en el campo del tránsito; sin embargo debemos señalar que las contravenciones de tránsito por su naturaleza tienen sus propias características y cuentan con un castigo especial, pero la diferencia es que debido a la gravedad de las violaciones, son comportamientos diferentes y los resultados son diferentes en comparación con los delitos (Quinchuela, 2014).

## 1.2.5 Análisis de la aplicación de la Ley de Tránsito en El Ecuador con otras legislaciones

Tanto en la normativa, chilena, peruana, como la colombiana tienen similitud con nuestra ley en su debido proceso y forma de comprobar el estado de embriaguez, puesto que para determinar la contravención en ambas legislaciones se realizan pruebas de intoxicación.

En la constitución en el Artículo 76 numeral 6 “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, p. 78).

Al hacer una comparación de la legislación internacional con la legislación ecuatoriana, no existen otras medidas alternativas dentro del Código Orgánico Integral Penal, a ser aplicadas en casos de contravenciones de tránsito como en otros países, ya sea la suspensión parcial o definitiva de la licencia de conducir, o servicio comunitario por tantas horas según sea el grado de alcohol en cada caso.

Por ello se puede establecer que existe desproporcionalidad en la aplicación de penas en las contravenciones de tránsito, las cuales no están acorde a principios constitucionales, debiendo implementarse una reforma a la normativa actual.

## CAPÍTULO II INFRACCIONES DE TRÁNSITO

### 2.1 Delitos y contravenciones

Es importante recalcar que las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones según el COIP y las penas se clasifican en “Art. 58.- Clasificación. - Las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código” (COIP, 2014, p. 27)

Los delitos y contravenciones aparecieron en la primera ley de Tránsito del Ecuador, para el Dr. Walter Guerrero Vivanco el cual analiza la primera clasificación para juzgar las infracciones de tránsito cometidas en el territorio ecuatoriano por los conductores o por las personas. (Guerrero, 1997)

En la primera Ley de Tránsito se establece la creación de los Juzgados de Tránsito para la administración de justicia, mediante la clasificación de las infracciones, estas se podrían solucionar más rápido, ya que cada una de ellas estaba en su debido orden para poder encontrarlas y resolverlas con mayor agilidad (Guerrero, 1997)

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial no determina un concepto claro de lo que debemos entender por delito y contravención, por lo que nos remitimos al criterio de varios autores y tratadistas que señalan la diferencia entre estas infracciones y respeto a la pena, que se establece en cada una de ellas y de acuerdo a la tipificación de infracciones que realiza el legislador, conforme lo dispone el Art. 132 de la Constitución en relación con el principio de legalidad del Art. 76.3 ibídem.

La doctrina moderna ha dicho que el delito de tránsito puede producirse por negligencia, impericia, imprudencia, incumplimiento de sus reglamentos o leyes de las autoridades y agentes de tráfico responsables del control y vigilancia. Los eventos imprevistos causados por comandos están compuestos por el mismo controlador (Alvarado, 2012)

Generalmente los delitos son actos muchos más graves que las contravenciones pues, en estos casos se afecta de mayor manera al bien jurídico protegido y por ende su sanción será más grave, a pesar de que la doctrina de cada uno de ellos es similar, respecto a los elementos normativos y subjetivos, se diferencian por la magnitud y gravedad del cometimiento de la infracción.

Para poder dar un concepto de contravención de tránsito, es ineludible observar que las contravenciones se originan al igual que los delitos por 4 formas de culpa, estas son las modalidades de la culpa y son: negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las leyes y reglamentos en materia tránsito.

Sin embargo, es necesario en este punto enfatizar que las contravenciones de tránsito por su naturaleza tienen sus propias características tanto en la comisión

cuanto, en su juzgamiento, así que la discrepancia las podemos identificar en que las contravenciones son actos diferentes con resultados distintos por su menor gravedad:

Es por esto que para criterio del autor, las contravenciones de tránsito es una irregularidad de la conducta (actos antijurídicos) que vulneran o ponen en inminente peligro tanto a las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial ecuatoriana como también a las personas, lugares y bienes susceptibles de dicho desplazamiento, es decir, al hablar de contravenciones de tránsito debemos referirnos al irrespeto a la Ley y los Reglamentos de esta materia y a las cláusulas del Código de convivencia que nos impone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, la cual, regula el comportamiento de los conductores peatones y usuarios de la red vial del territorio ecuatoriano (Quichuela, 2014, p. 15)

Debemos recordar que las contravenciones de tránsito son hechos netamente culposos, por ende, la culpa es un elemento subjetivo del tipo penal, siendo esta: “Aquel resultado peligro o daño típico y antijurídico, no querido ni aceptado, previsto o previsible, derivado de una acción u omisión meramente objetiva y evitable si se hubieran observado los deberes de cuidado impuestos por el ordenamiento jurídico penal” (Montoya, 2016)

## 2.2. Contravención.

Es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o pena privativa de libertad de hasta noventa días en materia de tránsito. El profesor Alfonso Reyes Echan día define “Se entiende por contravención, aquel comportamiento humano que, a juicio del legislador, produce un daño social de menor entidad que el delito y por eso se conmina con sanciones generalmente leves” (Echandia, 2017)

El comportamiento ilegal es una violación a las normas o fraude contra la ley penal. En un sistema legal como el de Francia, se han establecido tres divisiones de delitos penales: el crimen y las violaciones no son más que simples violaciones

de las regulaciones municipales o policiales, y aparte tenemos los castigos con multas administrativas y monetarias.

Las contravenciones de tránsito son infracciones menores en contra lo dispuesto en las regulaciones, al referirnos a las contravenciones de tránsito debemos hablar acerca del desacato a la Ley y al Reglamento de esta cuerpo legal y a las disposiciones del código de convivencia que nos impone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, la cual, regulariza el proceder de los conductores, peatones y usuarios de la red vial del territorio ecuatoriano (COIP, 2014).

Los juicios por delitos de tránsito en el "Código Orgánico Integral Penal solo corresponderán a los jueces de tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales o los jueces que los sucedan, así como a otros casos determinados en las regulaciones establecidas" (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2014).

## 2.2.1 Ámbitos de la potestad jurisdiccional

Los Jueces y las Juezas conocerán todas las infracciones que se presenten en Ecuador, que se aplicará para los ecuatorianos y para los extranjeros, de acuerdo a los Tratados Internacionales de Derechos Humanos, la Constitución de la República y la Ley, en donde también se puede aplicar las normas del derecho internacional público, pero en lo relativo a la jurisdicción penal se estará a lo dispuesto en la Carta Suprema, los Tratados y Convenios Internacionales.

Los Jueces perderán la jurisdicción: por muerte, por renuncia a su cargo desde que la misma es aceptada, por haber transcurrido el tiempo para el cual fue

nombrado; no obstante, se extenderá las funciones de Juez hasta el día que su sucesor entre en ejercicio efectivo del cargo, por posesión en otro cargo público, por remoción o destitución desde que quede en firme la correspondiente resolución.

La Juez o Jueza puede recuperar su jurisdicción renunciando a la licencia en cualquier tiempo. Por suspensión de sus derechos de participación política.

## 2.2.2 La Competencia

Es la medida dentro de la cual la potestad jurisdiccional está distribuida entre las diversas cortes y tribunales en razón de las personas del territorio, de la materia y de los grados.

La competencia en razón de la materia del grado y de las personas está determinado en la ley, previo a estudio técnico del Consejo de la Judicatura por modificar únicamente en los casos de creación, traslado, fusión o supresión de las salas tribunales y juzgados, la competencia de los jueces de cortes provinciales y demás tribunales.

Cuando existe conflicto de competencias, desde que el Juez recibió el pedido inhibitorio hasta cuando se dirima el conflicto salvo que se hubiera verificado algunos casos previstos en el Art. 162 en la Constitución de la República del Ecuador.

Respecto a la pérdida de la competencia, el Juez se declara incompetente por sentencia ejecutoriada, cuando se haya admitido la excusa o la recusación y cuando la causa ha fenecido y la sentencia esta ejecutada en todas sus partes.

## 2.3. Análisis de la gravedad en los tipos de contravenciones.

Para el análisis de los delitos y contravenciones, estas infracciones se pueden presentar en materia de tránsito, debido a que la doctrina determina que estas infracciones serían un hecho factico impropio.

Las infracciones de tránsito son de varias cualidades, generalmente las más fuertes o graves son las que ponen en peligro la vida de la persona conductora y la de terceros, en estas podríamos clasificar a varias infracciones como es el hecho de conducir en exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes catalogadas a fiscalización.

En el Art. 384 (COIP, 2014) se determina:

respecto a la conducción de un vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes nos indica que al conducir en este estado tendrá una sanción respectiva la cual consta de una reducción de quince puntos en la licencia de conducir y una pena privativa de libertad de treinta días, además la aprehensión del vehículo por un lapso de veinticuatro horas (p.132).

Art. 385 Conducción de vehículo de personas borrachas, de acuerdo a este articulo dice que la persona será juzgada y sancionado según sea el grado de alcohol por cada litro de sangre esta tiene tres niveles, según sea la cantidad de alcohol será más grave es la pena y sanción.

El Primero consta de 0.3 a 0.8 nivel de alcohol (L/s), es una sanción de un salario básico unificado del trabajador, la reducción de 5 puntos en la licencia de conducir y hasta cinco días de privación de libertad.

El segundo consta de 0.8 a 1.2 nivel de alcohol (L/s), con una multa de dos salarios básicos unificados del trabajar en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y hasta quince días de privación de libertad.

La tercera supera los 1.2 nivel de alcohol (L/s), una multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general la suspensión de la licencia de conducir de sesenta días y 30 días con privación de libertad.

Este Artículo a su vez sanciona a los conductores de vehículos de transporte público en el cual por la conducción del vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes es cero y el máximo nivel de alcohol es 0.1 gramos por cada litro de sangre será la pérdida de treinta puntos en la licencia de conducir y una pena privativa de libertad de hasta noventa días.

Para hablar sobre la contravención de conducir a exceso de velocidad el conductor que exceda los límites fuera del rango moderado, se encuentra en el Art. 386 esta es una contravención de primera clase la cual es sancionada con una multa de un salario básico unificado del trabajador, la reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

Las infracciones de tránsito también pueden ser de todo tipo que afecten o violen a la normativa, en algunos casos los resultados no son graves simplemente una incomodidad para terceras personas, o a su vez crear tráfico en el tránsito vehicular o de los peatones, o incluso el incumpliendo de señales leves de tránsito estas pueden ser el mal estacionamiento o no llevar la documentación que son estos graves y por eso la clasifican como la primera clase.

En el Código Orgánico Integral Penal, Art. 371 se determina: “Las infracciones de tránsito son delitos u omisiones cometidas en el campo del transporte y la seguridad vial” (COIP, 2014) en las sanciones estas pueden ser de dos tipos una de orden administrativo que son la pérdida de puntos o la suspensión temporal o definitiva de la licencia, de orden penal que es la prisión, y de tipo económico, administrativo.

Las infracciones se dividen en delitos y contravenciones, tanto en materia penal como materia de tránsito y en nuestra normativa integral los delitos de tránsito se encuentran tipificados en el Art. 376 hasta el Art. 382 del Código Orgánico Integral Penal y las de tránsito se encuentran del Art. 383 hasta el Art. 392 del mismo campo legal.

Los delitos y contravenciones penales tienen una esencia especial de criminalidad factor que con lleva a las perturbaciones de la convivencia social, es el fin que intenta lograr el Estado, esto nos manifiesta que no es la criminalidad o peligrosidad del sujeto, más bien es la perturbación de la convivencia social.

Esto nos hace entender que, si la dogmática penal está dirigida para la aplicación de las normas del derecho en el ámbito de lo penal, esta trata de evitar la criminalidad a través de la imposición de sanciones.

Las infracciones de tránsito, según el Diccionario del Royal Lenguaje Instituto (El Diccionario de la lengua española, 2014), son “el papel y el efecto de las infracciones, y las infracciones violan el contenido ordenado” entonces si comparamos las contravenciones del Art. 385 del Código Orgánico Integral Penal.

Las penas y sanciones establecidas para dichas contravenciones por conducción bajo alcohol vulneran el principio de proporcionalidad conforme lo dispone la Constitución de la República en el Art. 76.5 que determina “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”, es decir toda pena debe ser proporcional a la acción cometida.

Las contravenciones por lo general no suelen imponer penas privativas de libertad sino sanciones, administrativas como pérdida de puntos, multas económicas, siempre y cuando hablamos de las clases de contravenciones exceptuando la de primera clase la cual si tiene una pena privativa de libertad de tres días.

Es evidente que la responsabilidad debe imputarse por ser contraventor, pero también esta debería suponer cuál es la falla perpetrada, para poder limitar dichos derechos, por lo que el estudio se ha tratado de argumentar y reestructurar algunas contravenciones de tránsito.

Si entendemos que el principio de proporcionalidad que ha sido definido en la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional en su Art. 3 que dice: “La proporcionalidad es un método que sirve para solucionar conflictos de normas y principios cuando no sean posibles resolverlos a través de las reglas de solución de antinomias y en cuya estructura está dada por subprincipios:

1.- Un fin constitucionalmente legítimo, e idoneidad de la medida

2.- La necesidad

3.- La Proporcionalidad propiamente dicha (relación de equilibrio)”

En algunos casos también se imponen otras obligaciones como cumplir un límite de horas de asistencia para poder realizar un trabajo comunitario, suspensión de la licencia de conducir, pérdida de puntos o límite de tiempo conforme la sanción y a su vez la aprensión del vehículo por un plazo máximo de veinticuatro horas.

La Ley de tránsito no es similar a la ley Penal pues difiere el tipo de circunstancias que se suscitan tales como las fallas técnicas del motor del vehículo, la inobservancia de las leyes de los conductores, su imprudencia, la impericia, los estados de las carreteras o según sea la situación que se presente en materia de tránsito, que debe de ser juzgada en forma diferente a materia Penal.

## 2.4. La culpa

En términos Generales, personifica la voluntad de la sola acción u de la omisión con la cual el agente causa un evento de daño o peligro, sin querer o tener intención de producirlo.

(Torres Chavez, 2009) Considera que las infracciones de tránsito, “son típicamente culposas. La doctrina universal las ha puesto como ejemplos más completos y perfectos de lo que debe entenderse por delitos culposos, en donde no hay ni la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño o dolor causados por conductas que pudieren ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presentes”.

Para definir las infracciones de tránsito, es necesario considerar que las infracciones y los delitos son causados por cuatro elementos internos básicos.

Culpa en derecho penal es la conciencia de la antijuridicidad de la conducta, cuando al sujeto se le puede hacer un juicio de reproche por su comportamiento material y psicológico esto daña los activos legales antes mencionados porque se basa en el desprecio del autor por la ley al cometer delitos penales injustos (León, 2016, p. 146)

Cuando hablamos de la culpa en las contravenciones de tránsito es debido a su simplicidad o inconscientemente, que se produce cuando las personas no planeaban el resultado típico y antijurídico, que se debió de prever y evitarlo al momento de cometer la infracción.

Esto no solo debe demostrar la existencia del cometimiento de la infracción afectando a la normativa, sino que en estos casos se incumplió el deber objetivo de cuidado, de la persona al momento de conducir ebrios y al ser encontrado al momento del incidente.

Primeramente, debemos acotar que, si seguimos con el pensamiento de una lógica en el Derecho Penal de acto, para que este acto sea penalmente relevante debe de ser consumado por la persona es decir debe materializarse la infracción de tránsito.

Si hablamos sobre el principio de legalidad va de la mano con la primera categoría dogmática antes mencionada que esta sería la tipicidad ya que en estos

acontecimientos al momento de la infracción estaremos frente a un acto típico ya que este se encuentra en la ley previamente establecida.

En segundo lugar, podemos hablar de la dogmática con la cual se pertenece a la infracción y delito es la antijuridicidad como bien sabemos esto es contrario al derecho, esta característica es especial ya que todo acto o conducta que vaya en contra de la norma jurídica cualquiera sea la contravención esta, será antijurídica a la ley previamente establecida.

Para concluir con las categorías dogmáticas tenemos al final la Culpabilidad, en la cual es necesaria para poder imponer una pena o una sanción correspondiente, esta es la principal categoría que esta abarca a la culpa como uno de los elementos fundamentales ya que en tiempos atrás esta categoría la dividía en el dolo y en la culpa, como formas de la culpabilidad.

## 2.4.1. Modalidades de Culpa

### 2.4.2 Negligencia

Este es el factor de mayor rango entre los que pueden suministrar origen a la culpa, primariamente en lo relativo a la tráfico vial; para entender mejor dicho el significado es necesario ubicarnos en lo contrario o en su antónimo, es decir la diligencia, a la que deben que someterse todas las personas que utilicen las vías públicas.

El problema del tránsito o tráfico vehicular, que ya es de carácter nacional impone en la actualidad que las personas adopten un comportamiento en extremo

diligente que no entrañe peligro ni mucho menos daño para sí mismo ni para los demás, debiendo actuar con cautela y mayor atención para sortear con éxito todos los inconvenientes propios de la circulación.

Para entender sobre la negligencia, es una omisión o la inobservancia de los deberes que está en cada una de las personas frente a una acción determinada, ejemplo, el conductor es negligente dado que no presta atención a las señales de tránsito vehicular, a los peatones que no respetan las señales de cruce, los conductores que no accionan el freno de mano en una pendiente.

El tratadista Zambrano Pasque la negligencia es "descuido u omisión", o el no colocar diligencia en la ejecución de algo. (Pasquel, 2014). En términos generales la palabra negligencia, proviene del latín negligencia, es la falta de cuidado o el descuido. Una conducta negligente, por lo general, involucra un peligro para uno mismo o para terceros y se origina por la descuido del cálculo de los resultados previsibles y posibles de la propia acción.

Ya en un sentido más jurídico Montanilla manifiesta que “se entiende a la negligencia como a una forma pasiva de la imprudencia, omitiendo lo que el deber de prudencia mínima y previsión necesaria indicaban realizar. Existe falta o defecto de acción en el obrar negligente”. (Montanelli, 2005)

## 2.4.3. Imprudencia

Si hablamos de imprudencia podemos deducir que, en la mayor cantidad de veces, esta se produce por la excesiva confianza al momento de conducir el vehículo, dado que, al tener esa gran confianza para ello y al ser un acto de sorteo con éxito que se logra cumplir, pero a su vez se sabe perfectamente que es peligrosa y podría ocasionar graves daños.

Al respecto Zambrano Pasque señala que puede aser que la imprudencia es sinónimo de "falta de prudencia" y la negligencia de "descuido u omisión", o el "no poner esmero en la ejecución de algo." (Pasquel, 2014)

La impericia "es la falta de pericia, entendiendo por ésta la sabiduría, conocimientos técnicos, experiencia y habilidad en el ejercicio de la medicina. Así, la realización de una intervención quirúrgica sin conocer las reglas técnicas, o no saber asistir un caso de urgencia" (Yungano, 2006)

Al respecto para autores como Mickey se refiere a la impericia como:

Es una falta de saber teórico o práctico de la materia del propio oficio. Es la falta de sabiduría o de experiencia, es una ausencia de saber o de habilidad reprochable, porque ejerce el arte o profesión mediando ella, constituye ya de por sí una amenaza general de producir daños; la impericia, para constituir culpa, debe resultar como una condición conocida por el agente y como un obstáculo voluntariamente descuidado (Meincke, 2001, p. 23)

Para poder entender mejor el concepto de imprudencia podemos poner unos ejemplos en Tránsito: Al momento de conducir automotores borrachos y esto a su vez, ocasioné un accidente se debe estar consiente que no se debe conducir en este estado, de igual manera conducir un vehículo a exceso de velocidad no

respetando las señales de tránsito ni el límite de velocidad, sin revisar frenos, mecánica no hacer chequeos, etc.

## 2.5.4. Impericia

En la impericia el propio Código Orgánico Integral Penal entre sus infracciones, tipifica el hecho de conducir en vehículo sin portar la debida documentación o una de las principales que sería la licencia de conducir, la cual, se otorga con el permiso de manejar los vehículos livianos y de igual manera la profesional, que debe ser certificada por una empresa o institución que está reglamentada para acreditarlas.

La impericia por lo tanto encarna el concepto opuesto a la pericia, por cuanto el sujeto adolece de aquella técnica que no le permite afrontar con éxito las circunstancias de dificultad que se le presentare en las vías.

Entonces la impericia para ser más exactos es la falta de capacidad o habilidad para poder realizar una actividad, en este caso sería en el tema de la conducción vehicular como un conductor que tiene la licencia para poder manejar vehículos livianos, este maneje vehículos pesados como tráiler y este cause un accidente de tránsito esto es causado por la falta de práctica y por su impericia frente a esta, explicar y anotar otras.

## 2.5.5. Inobservancia de la ley y reglamentos

En este caso si hablamos de un conjunto de normas específicas, las cuales regulan el comportamiento de los ciudadanos con el fin de vivir en una sociedad de orden jurídico y armonía, en cambio, en las normas de tránsito tienen varios reglamentos y disposiciones con la finalidad de controlar el tránsito vehicular y el adecuado uso de los vehículos, todas estas normas están tipificadas, y serán sancionadas cuando se infringe la normativa.

La inobservancia es una característica de la culpa, esta se da a conocer al momento que una persona no respeta las reglas interpuestas por nuestro Código Orgánico Integral Penal, para poder controlar y llevar el debido cuidado en nuestro medio, los agentes de tránsito son las personas que regulan las leyes y su debida aplicación.

La inobservancia es el menoscabo de obediencia en las normas o a sus reglamentos, es incumplimiento, omisión de prevenir conforme a lo preceptuado.

En toda infracción de tránsito es necesario comprobar si efectivamente ha habido inobservancia del mandato impuesto por la autoridad, y si existe relación causal entre la inobservancia y el evento.

## 2.6. El deber objetivo de cuidado en las infracciones de tránsito

### 2.6.1. Acción y resultado

La acción, como dicen algunos autores es una forma típica de la mayoría de los delitos. Se manifiesta como un movimiento externo humano, que es un comportamiento sensorial perceptible que conduce a resultados perjudiciales. Se puede decir que cuando se cometen estas infracciones, se infringe normas y es una obligación incumplida.

Las contravenciones son aquellas acciones u omisiones que faltan o incumplen la obligación jurídica expresa en la norma, cuyo quebrantamiento tiene una determinada sanción.

El legislador ecuatoriano, al momento de insertar dentro de la codificación de normas penales a las contravenciones de primera clase de tránsito, debió tener en cuenta y analizar, que existen mecanismos extrapenales como son las sanciones pecuniarias, administrativas y multas establecidas por el Derecho Administrativo sancionador, como por ejemplo el capacitar en un programa o curso educativo, realizar servicio comunitario, suspender la licencia de conducir, perder puntos en la licencia e inhabilitar el ejercicio del manejo profesional, que son mecanismos de control más idóneos, acordes a la materia y que son proporcionales entre la infracción y el resultado.

Por lo tanto, el comportamiento externo es un requisito para el daño que la conducta debe causar. Este elemento es una propiedad perjudicial del comportamiento. Al causar daños a bienes jurídicos, esta acción puede traer consecuencias legales. La protección de los derechos básicos se convierte en activos legales y, por lo tanto, está protegida por el derecho penal.

Entonces para que la conducta ponga en peligro o produzca un resultado lesivo estar deber ir de la mano por la voluntad y dicha voluntad debe estar manifestada por el cometimiento de una acción o la omisión de la misma, si no concurre la voluntad no habrá conducta penalmente relevante, conforme lo dispone el Art. 22 del COIP

Con el fin de determinar si esta conducta es de forma programada ajustándose, debidamente al deber objetivo de cuidado en las infracciones de tránsito en forma violatoria del mismo, la verdad es que el resultado es al azar que corresponde a las reglas que se debe de cumplir conforme lo dispone la norma.

Con el fin de tener clara mi posición podemos hablar y señalar que al momento de cometer la infracción se determina el principio de la culpabilidad, esta al momento de vulnerarse desde un punto de vista de la exclusión de la imputación se da solamente por la plena acción cometida y por la mera caución de un resultado que se pudo evitar, pero no se lo hizo.

## 2.6.2. Relación de causalidad a las infracciones de tránsito

Este argumento de la relación de causalidad es uno de los más difíciles y complejos en la teoría del delito, entonces para poder examinarlo y determinarlo con precisión tenemos dos sustancias determinadas que es todo acto incluye un resultado y que entre acto y resultado debe haber una relación de causalidad.

En el tema podemos hablar de los delitos de acción y resultados los cuales plenamente van de la mano con el accionar humano en donde pueden surgir algunas situaciones que son complejas, cuando entre el acto y el resultado se

interponen otras causas que generan un distinto resultado deseado con el sujeto activo como consecuencia del acto realizado.

La causalidad de las infracciones de tránsito se ha determinado en el Código Penal Orgánico Integral. Podemos determinarlas dentro de las acciones u omisiones de las infracciones. Esto también puede ser la negligencia y el incumplimiento de las normas de tránsito y el daño causado.

Para hablar de la causalidad podemos acotar que va de la mano con el principio de proporcionalidad, la cual está dirigida para que se verifique la medida legislativa de sancionar, la misma que constituye una gran medida idónea para poder llegar al fin que persigue está la cual hablamos de un nexo de causalidad en las infracciones de tránsito.

Podemos hablar de dos tipos de causalidades que es la positiva la cual entra en la medida y la aplicación en la creación de una norma, la que está dispuesta por el estado de cosas en el cual crece la relación del fin legislativo para su debida y correcta aplicación de las infracciones interpuestas.

En cambio, al momento que hablamos de una relación de causalidad negativa, esta es porque dificulta de alguna manera la consecuencia de poder llegar al fin de la infracción de tránsito o cuando la relación de la implementación de esta resulte indiferente a la relación del fin perseguido que la debida y correcta aplicación de las infracciones de tránsito.

## **CAPÍTULO III LAS CONTRAVENCIONES POR CONDUCIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ.**

### 3.1 Las infracciones de tránsito y sus sanciones.

Las infracciones de tránsito se dividen en dos categorías: delitos y contravenciones. Entre ellas, encontramos infracciones de tránsito, entre las cuales se encuentran conducir sin licencia, no usar cinturones de seguridad, conducir ebrio, falta de respeto a las señales de tránsito, incluidos accidentes de tránsito, lesiones personales y otras, así como infracciones de tráfico causados por perjuicios en contra de la propiedad, etc.

Estas dos categorías constituyen las acciones u omisiones culposas, que se realizan en el ámbito del transporte terrestre, el tránsito, la movilidad y la seguridad vial, que serán juzgadas y sancionadas según sea la gravedad de la infracción cometida. (COIP, 2014, p. 71)

Las contravenciones de tránsito están tipificadas de la Sección Tercera del Capítulo Octavo “Infracciones de Tránsito” del COIP que van desde el Art. 383 hasta el Art. 392 la cual encontramos las primeras contravenciones de tránsito que se sanciona con penas privativas de libertad, multa y/o reducción de puntos en la licencia de conducir y luego las contravenciones de primera a séptima clase que se sanciona la mayoría con multa y/o reducción de puntos en la licencia de conducir, que en algunos casos se incluye las sanciones al peatón y/o ciclista.

La contravención de análisis de este trabajo de investigación es la conducción ebrio, tiene varias sanciones que a mi criterio sería desproporcional y que consta de tres escalas para sancionar cada uno con sus diferentes niveles de alcohol por cada litro de sangre y hasta la sanción para el responsable de conducir un vehículo de transporte público, liviano, pesado comercial o de carga, que se encuentran observadas en el Art. 385 del COIP.

El nivel de alcohol por cada litro de sangre va desde los 0.3 hasta los 0.8 gramos esta tiene su sanción de un salario básico unificado la pérdida de cinco puntos en la licencia y una pena privativa de libertad de 5 días, el segundo nivel va desde los 0.8 hasta 1.2 gramos de alcohol (L/s) la sanción es de 2 salarios básicos unificados la pérdida de diez puntos en la licencia de conducir y una pena privativa de libertad de quince días.

El tercer nivel es de 1,2 litros por litro de alcohol al más bajo, que es el más grave, porque se sanciona los tres salarios básicos del trabajador, se suspende la licencia de conducir por sesenta días y priva a la libertad por treinta días. Además, la conducción ilegal bajo la influencia de estupefacientes será castigada con una privación de libertad de 30 días, así como la disminución de 15 puntos en la licencia de conducir y como medida preventiva se aprehende el vehículo por 24 horas.

Por otro lado, si estas medidas son menores o graves para los conductores de transporte público, comerciales o cualquier forma derivada del resultado de la conducción, el contenido máximo de alcohol (L/s) es 0.1; Cuando se excede este límite, las sanciones contra el delincuente perderán 30 puntos en la licencia de conducir y serán sentenciadas a 90 días en prisión, y el vehículo será detenido por 24 horas.

## 3.2. La conducción de un vehículo en estado de embriaguez.

Cuando hablamos de contravenciones mientras se conduce borracho, podemos encontrar una culpabilidad, porque el término legal utilizado en nuestra legislación se refiere a actos u omisiones no intencionales que causan daño a las personas, en otras palabras, eso se refiere al hecho de no querer comportarse de manera imprudente.

Además, que es culposo e imprudente por que las personas originan estos actos por medio de una acción irresponsable pues, al saber que no se debe conducir borracho y esta tiene una sanción establecida y conocida por los conductores, no la cumplen y al respecto la ley determina en el Art. 371 del COIP: “son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (COIP, 2014, p. 270).

## 3.3. La ingesta de alcohol y su determinación.

De acuerdo con el contenido de alcohol en la sangre del infractor, se revela la ingesta de alcohol en tránsito. En la ley chilena, incluso los pasajeros no pueden beber alcohol en el automóvil, y lo que es peor, el conductor del vehículo, porque esto no solo causará multas financieras, sino produce que al conductor se le realice prueba de alcohol.

Se requiere que una persona autorizada lleve a cabo este examen y realice un examen científico para determinar la cantidad de sangre o alcohol en el cuerpo, los

servicios médicos legales pueden realizar el examen en cualquier centro de salud.  
(Legislación de Chile)

Para poder realizar la prueba de alcohotests, los agentes de tránsito deben de portar un detector o cualquier otro aparato dosificador para poder realizar la medición, de igual manera si la persona que conduce no puede realizarle la prueba por su condición física el agente solicitará el traslado de las personas a un establecimiento de salud en el cual se le realizará los debidos exámenes siempre y cuando la institución sea acreditada (Art. 464 COIP).

La determinación:

Cualquier persona que conduce un vehículo bajo efectos de alcohol o sustancias estupefacientes se entiende, como la pérdida transitoria, y la depreciación de las facultades físicas y mentales normales, causadas por el consumo de bebidas alcohólicas o cualquier sustancia estupefaciente o psicotrópica lo que produce que las capacidades para conducir cualquier vehículo no sean las normales y por ende ocasionan dificultades al momento de conducir un automotor.

Cuando acontece un accidente vehicular, y el agente de tránsito cree que el conductor del vehículo está intoxicado o bajo la influencia de anestesia o drogas psicotrópicas, usará inmediatamente un dispositivo hipnótico o cualquier dispositivo de prueba de alcohol. Según la situación, use el medidor o el distribuidor de narco tex. Pero es mejor hacerse análisis de sangre y orina de inmediato, pues, estas pruebas son más exactas.

Si el conductor se niega a aceptar alguna de las pruebas mencionadas en la sección anterior, el agente de tráfico realizará inmediatamente una prueba psicológica y la grabará en el video.

El agente de tránsito comunicará al conductor que la denegación a realizarse al menos el examen psicosomático será considerada como presunción de encontrarse en el máximo grado de intoxicación y por ende se procederá a su detención.

La prueba de video constituye información de carácter personal y por lo tanto solo se utilizará con fines de sanción y juzgamiento del infractor. En consecuencia, ni Jueces, Ni Unidades administrativas ni CTE, ni los Gobiernos Autónomos descentralizados podrán difundir la prueba de video a menos que tenga la aceptación y consentimiento del infractor.

La violación de esta garantía con lleva la responsabilidad penal, civil y administrativa que corresponda de quien la cometió.

### 3.4. Los exámenes psicosomáticos

En el supuesto de que los Agentes de Tránsito supongan que un conductor se encuentra en estado etílico o bajo efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas y no porten un instrumento para determinar el grado de alcoholemia, el narco tex, o los exámenes de sangre y orina podrán realizar para la detección de posibles intoxicaciones el siguiente examen PSICOSOMÁTICO.

1. Exámenes de las pupilas
2. Exámenes del equilibrio
3. Exámenes ambulatorios
4. Exámenes de dedo índice nariz; derecho, izquierdo;
5. Exámenes de conversación;
6. Exámenes de lectura.

Antes de empezar el análisis psicosomático, los agentes de tránsito corresponderán iniciar la grabación en video del presunto infractor, a quien se le avisará que la negativa a realizarse al menos el examen psicosomático se supondrá como presunción de encontrarse al máximo grado de intoxicación y se derivará en su detención.

En caso de que el resultado de estos exámenes físicos y psicosomáticos sea positivos, se detendrá al infractor, el mismo que será puesto a órdenes del Juez de turno dentro de las 24 horas siguientes de acuerdo a Ley.

Las Unidades Administrativas y los Gobiernos Autónomos descentralizados en sus correspondientes jurisdicciones serán los encargados de determinar y autorizar los laboratorios en los que se realizara los exámenes para la detección de intoxicaciones.

Cuando una persona lesionada en un accidente de tránsito es llevada a un centro médico, la persona que la transfirió requerirá que el personal de salud realice la verificación adecuada para determinar el grado de intoxicación por alcohol, narcóticos o sustancias psicotrópicas. El agente responsable del saneamiento tomará muestras de inmediato de acuerdo con la gravedad del personal relevante para realizar las pruebas que considere factibles, y presentará el informe escrito y los resultados de la inspección al personal responsable del transporte.

Cuando el herido de un accidente de tránsito ingresa a un centro de salud sin compañía de un agente de tránsito o policía, el centro de salud, está obligado a comunicar a la autoridad de tránsito competente.

### 3.5 El juzgamiento de las contravenciones y la prueba

El propósito de la prueba en el juzgamiento es hacer que el juez condene los hechos y circunstancias del crimen y responsabilice al acusado. Existen varios métodos de prueba, por ejemplo:

1. Documental: Estas son las pruebas físicas para mostrar un hecho o en este caso una contravención con documentos escritos en donde están la veracidad de los hechos que estos serán validados por el Juez, a su vez pueden ser documentos privados y públicos.

2. Testimonial: a través de este medio, puede comprender las declaraciones del acusado, la víctima y otros testigos o aquellos que conocen la infracción.

3. Pericial: Estas pruebas tratan sobre los técnicos que conocen sobre una materia determinada la cual se dará un testimonio de ella siempre y cuando sea basada en la Litis.

Las pruebas en aspectos de tránsito en relación al estado de embriaguez es la prueba de alcoholemia que consiste; en la evaluación que realiza las autoridades de tránsito a los conductores para medir el grado del alcohol en la sangre (embriaguez), para esto se utiliza un alcoholotector, que consiste en una caja portátil con una boquilla en el cual el conductor debe soplar y se evalúa el nivel de alcohol por cada litro de sangre.

La medida esta expresada en mg de etanol/100 ml de sangre total, de allí se relaciona una tabla, de acuerdo al grado de alcohol, las sanciones correspondientes. Estas sanciones incluyen suspensión de la licencia de conducir multas e inmovilización del vehículo.

### 3.5.1. La carga de la prueba del agente de tránsito

En este tipo de contravenciones corresponde al Agente de Tránsito la carga de la prueba:

1. Si el agente tránsito presume que el conductor está conduciendo un vehículo en estado embriaguez le corresponde realizar la prueba de alcoholemia mediante el alcoholotector si este se negara se realizara las pruebas psicosomático mediante la grabación de un video, si el conductor se negara a realizarse esta prueba entonces se presumirá que se encuentra ebrio con el máximo grado y se prodera con su inmediata detención.
2. El Agente de Tránsito una vez detenido el presunto infractor tiene que indicarle sus derechos constitucionales una vez que es aprehendido y que tiene derecho a ser asistido por un abogado.
3. Posteriormente el Agente de Tránsito elabora el parte informativo y se adjunta el grado de alcoholemia y registra las novedades de acuerdo al caso.

4. En la audiencia el Agente de Tránsito le corresponde la carga de la prueba al fin de llegar al esclarecimiento de la verdad de los hechos ante el Juez competente de tránsito.
5. En el cual presentara el video o el resultado de la prueba de alcohotest para demostrar el grado de alcohol (L/s) que tiene el infractor.
6. Una vez cumplida el protocolo corresponde al Juzgador analizar la carga de la prueba en su totalidad y emitir su resolución o sentencia.
7. Según el Artículo 76 de la Constitución de la República, el número 4 indica: "La evidencia obtenida en violación de la Constitución o la ley es inválida e insuficiente..." Según el Artículo 6 de la Constitución de la República, el Artículo 454 de la cláusula de exclusión del COIP: "Cualquier violación de la Constitución, evidencia obtenida por instrumentos o leyes internacionales de derechos humanos, o elementos de condena carece de evidencia y debe ser excluida. Litigio".

### 3.6. Las penas privativas de libertad y no privativas de libertad.

Artículo 59 Penas de prisión: penas de prisión de hasta 40 años. Una vez declarado culpable, las medidas preventivas para la detención o el arresto domiciliario se aplicarán a la persona condenada por el tiempo completo (COIP, 2014)

La sanción de pena privativa de la libertad es impuesta por la autoridad según en el caso que ocupe esta le corresponde a un juez penal o a un tribunal emitir en base a un proceso penal, y consiste en despojar de su libertad personal mediante una sentencia para que cumpla con la pena impuesta en un centro de rehabilitación social, para cumplir con las sentencias prescritas por las autoridades competentes.

Hace referencia que la pena privativa de la libertad tiene como fundamento disciplinar al individuo que cometió el hecho enfocándonos a la reeducación y resocialización, pues no puede basarse en la disciplina y trabajo, puesto que, mediante investigaciones se puede corregir que en muchos casos la pena privativa de libertad no puede ser resocializadora pues, destruye la identidad del individuo pasa a ser llamado con tan solo un numero de la sub cultura carcelaria.

### 3.7.1 La Finalidad de la Pena.

Eugenio Raúl Zafaron: En su concepto, "la característica de la coerción criminal es buscar una prevención social especial". Añadió: "La actitud criminal no tiene otro propósito que proporcionar funciones de derecho penal, es decir, proporcionar seguridad jurídica, seguridad de coexistencia y prevenir la implementación de nuevos comportamientos que afectan los activos legales. Acciones de socialización contra el autor. El medio de coerción criminal es "Castigo".

Para el tratadista Kant tiene una idea amplia sobre el tema, pero en su doctrina penal, ordena a que la fundamentación y el propósito de la sanción es la retribución del acto cometido, en esto la pena no tuviera una finalidad anterior a la imposición del castigo, debido a que, él está de acuerdo en la finalidad absoluta de la pena, y que a causa de su dignidad la persona resulta con una finalidad misma del acto cometido. (Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso no.43, 2014)

Entonces para la sanción podemos entender que cuando el sistema judicial tiene que imponer una sanción penal a la persona que haya incumplido con la norma a cometido una infracción o lesionado el bien jurídico determinado, con el fin de castigar, las acciones cometidas y que estas ya no se vuelvan a repetir.

El objetivo de la sanción en si tiene una función específica que es preventiva, con un solo objetivo que es evitar la repetición de los delitos para ello se aplica una sanción como consecuencia que ya no se vuelva a reincidir en el delito, pues, estos no se deberían de volver a cometer y así poder parar las contravenciones o delitos que se realicen.

### 3.7.2 Que es el sistema de rehabilitación social.

Sistema: Del "sistema" latino, se refiere a un grupo o reunión armoniosa, coherente y ordenada de partes y estructuras relacionadas con las partes constituyentes. Pongamos un ejemplo: economía, educación, finanzas, nervios, política, respiración, sistema solar.

Rehabilitación: La palabra consiste en las siguientes raíces latinas: "re", hacia atrás; "Habilitar" se refiere a la calidad de poder participar en una determinada actividad u trabajo; el sufijo "acción", función y efecto. Por lo tanto, la rehabilitación incluye restaurar una persona a un estado anterior para que cuando regrese a la sociedad recupere su libertad y sea un mejor ciudadano; según las Naciones Unidas (ONU), la rehabilitación es un proceso de duración limitada que tiene como objetivo habilitar a las personas con discapacidad capaz de alcanzar el mejor nivel de funciones físicas, psicológicas, sociales, y proporcionarles los medios para cambiar sus habilidades para toda la vida.

Social: se refiere a la relación entre las personas. La sociedad es un grupo de personas con la misma cultura, forman una comunidad y la comparten a nivel comunitario.

Rehabilitación social El artículo 201 de la Constitución actual aborda el propósito, las prioridades, la administración y las directrices del sistema de rehabilitación social su función es empeñar eficazmente a su trabajo y disfrutar plenamente de sus derechos.

Ecuador, es un país que garantiza, los derechos y la justicia bajo la Constitución, ha hecho de la rehabilitación uno de sus temas centrales en la sección XIII: "El propósito del sistema de rehabilitación social es lograr una transformación integral de los condenados y reintegrarlos a la sociedad, la protección de las personas privadas de libertad y de sus derechos Art. 201 (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

El derecho de las personas privadas de libertad permite tener los recursos humanos y materiales necesarios para garantizar su salud general en el centro de detención; artículo 51 (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Ecuador es un país que pese a todos los tratados y convenciones no es superflua como acción disciplinaria contra los prisioneros en las cárceles ecuatorianas, no resta valor, inhumano, tortura y ejecuciones extrajudiciales, aquellos que aplican directa o inmediatamente tales regulaciones en el nivel más alto.

### 3.8. La desproporcionalidad de sanciones en las contravenciones por conducir en estado de embriaguez

El Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador determina que se deben determinar derechos y obligaciones basados en el debido proceso y cumpliendo las garantías básicas establecidas, en especial cuando se refiere a la proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales, al momento de administrar justicia.

La proporcionalidad debe aplicarse de acuerdo a los diferentes tipos de contravenciones y delitos en tránsito, se ha enfocado este tema en razón de que nuestra sociedad no se encuentra educada en dimensiones de tránsito, pues le es indiferente la sanción que se les aplique, sea esta reducción de puntos, pena privativa de la libertad, multas, retenciones de vehículos en razón de que la sanción debería ser más radical.

### 3.8.1. El Juicio de proporcionalidad

La aplicación del principio de proporcionalidad, intenta establecer una relación proporcional, es decir si la razón para limitar los derechos de una persona se ajusta al principio de intervención legislativa. La proporcionalidad utiliza pasos para intervenir: por un lado, los principios básicos están sujetos a intervención, mientras que los principios constitucionales se utilizan como base para las medidas legislativas.

Pérez Arroyo indica que:

Mientras la propia Constitución sea un texto abierto y contradictorio, es posible reconocer la reversibilidad de los derechos sociales, incluidos los principios y derechos que pueden no ser compatibles con su desarrollo o aplicación. Por lo tanto, al intentar tomar medidas que impliquen el desarrollo y la implementación del principio constitutivo,

se requerirán juicios de peso, y luego las decisiones derivadas de ese juicio pueden controlarse mediante un juicio proporcional, por lo que la reversibilidad no significa reconocer al legislador. Libertad absoluta, porque sus decisiones deben basarse en juicios de peso y pueden controlarse mediante juicios proporcionales (Arroyo, 2012, p. 77)

En resumen, esta es una cuestión de peso para comparar razones contra la intervención criminal, para defender esto, debe tenerse en cuenta tres variables: grado de impacto y satisfacción. Se espera que se determine en aplicabilidad y juicio de demanda; su peso abstracto está determinado por su importancia material. Según el sistema de valores expresado en la constitución; certeza la premisa empírica de apoyo y razones oponerse a multas la intervención penal se considerará proporcionada, por lo tanto, la Constitución, si las razones que la respaldan tienen mayor peso se puede citar el peso de sus razones. (Arroyo, 2012)

La proporcionalidad debe aplicarse de acuerdo a los diferentes tipos de contravenciones y delitos en tránsito, se ha enfocado este tema en razón de que nuestra sociedad no se encuentra educada con relación al tránsito, pues le es indiferente la sanción que se les aplique, sea esta reducción de puntos, pena privativa de la libertad, multas, retenciones de vehículos en razón de que la sanción debería ser más radical.

Al hablar de desproporcionalidad estamos refiriéndonos a una línea de fondo obsoleto a una legislación que no regula las posibilidades de poder renegociar y hacer frente a una erradicación de las contravenciones y delitos de tránsito.

En el Código Orgánico Integral Penal establece los delitos culposos Tránsito con sus respectivas penas, que de acuerdo a los principios establecidos en la Constitución son violatorios a la norma, y por lo tanto, tienen consecuencias, como criminalizar a los infractores en forma directa y por consiguiente establecer sanciones desproporcionada al hecho cometido.

Ante esta realidad el Estado se someterá a graves sanciones por violar los principios constitucionales entre uno de ellos el principio de proporcionalidad que ampara a los presuntos infractores pues, la Corte Interamericana de los Derechos Humanos actúa en pro y en bienestar de la Justicia social haciendo valer los principios legales que amparan a los ciudadanos (Estudios Constitucionales, 2011)

### 3.8.2. Criterios de la Corte Interamericana de Derecho Humanos respecto a la proporcionalidad.

En la corte interamericana de derechos humanos manifiesta que, estrictamente hablando, este tipo de investigación de proporcionalidad es examinar si la restricción de uno o más derechos constituye el beneficio para el interés común y el daño sufrido por el derecho afectado. Una medida de equilibrio y equidad. Este es un análisis reflexivo que equilibra las ventajas y desventajas de los afectados por el ejercicio de los derechos y el interés público.

Cuanto más severa o pesada sea la intervención, más necesarios serán los derechos básicos de las personas afectadas para que el interés público sea más razonable. Los beneficios obtenidos bajo la intervención de derechos deben ser proporcional a la carga que se les impone, y deben existir medidas justas para evitar desproporcionadas que afecten los derechos.

En el juicio de proporcionalidad en sentido estricto, primero debemos determinar el valor, los principios y los derechos convencionales generados en el conflicto final o la tensión para distinguir. En segundo lugar, según el caso, cada derecho básico y activo en conflicto, las evaluaciones específicas deben discutir el grado de cumplimiento de los principios y el grado de compromiso, perjuicio o violaciones de los derechos constitucionales.

Y finalmente en tercer lugar, la decisión de universalidad se basa en los siguientes criterios: "Cuanto mayor es el daño a un principio o derecho, mayor es la importancia de observar el principio opuesto".

Este sub principio significa sopesar los pros y los contras de los medios utilizados por los legisladores para obtener los objetivos perseguidos por las normas constitucionales en términos de relaciones costo-beneficio. El daño causado por la adopción de medidas debe sopesarse con los resultados positivos logrados al promulgar medidas o reglamentos para el interés público. Esto significa que se deben hacer juicios reflexivos, de esta manera o método, se pueden hacer juicios para cada situación específica, de modo que se pueda juzgar la aplicación de la causalidad.

Por lo tanto, el nivel de inspección cuidadosa del principio de proporcionalidad necesita analizar la legitimidad de los objetivos convencionales perseguidos por las normas o medidas nacionales, y determinar si las medidas diferenciadas son adecuadas para alcanzar los objetivos consistentes con la convención. Los principios necesarios son igualmente adecuados para lograr, la legitimidad de la diferencia depende de la relación entre la fortaleza de alcanzar el indicador y el objetivo de la medida que afecta la fuerza de los derechos básicos.

Finalmente, es necesario especificar el principio de proporcionalidad para usar con técnicas de aplicación intercaladas, esto significa que, en primer lugar, es necesario verificar si una medida persigue un propósito constitucionalmente legítimo, y solo cuando esto sucede, verificar si la medida constituye un medio apropiado para lograr el propósito perseguido.

Si la medida no persigue un propósito legítimo en la Constitución, no hay necesidad de continuar el análisis porque la medida tomada sobre la base de este hecho es inconstitucional.

Si el objetivo final es razonable, se analizará si las medidas tomadas son suficientes y necesarias para lograr los objetivos legales constitucionales. El tercer paso del análisis se lleva a cabo solo cuando se considera razonable; de acuerdo con el propósito constitucional, este puede sacar conclusiones y determinar su inconstitucionalidad.

El tercer paso del análisis solo puede aprobarse si la medida se considera suficiente para lograr el propósito legal constitucional, de acuerdo con el objetivo perseguido, si la medida es el menor daño al ejercicio de los derechos, debe establecerse una relación adecuada entre beneficio y daño.

Si existen otras medidas alternativas que permiten alcanzar el mismo objetivo con un poder menos restrictivo, entonces estas medidas serían inconstitucionales.

Las tres penas impuestas por la contravención de conducir ebrios son desproporcionales ya que no están de acorde al principio de proporcionalidad, estas

están desmedidas en la manera de la pena privativa y desproporcional en medidas alternativas.

En cada categoría se debería de realizar una reforma, e incluso crear una que fuera de los 0,1 a 0,3 grados de alcohol (L/s) podría aplicarse diferentes sanciones como labor comunitaria, rebaja de punto e incluso multa de un salario básico.

Primera clasificación que va de los 0,3 a los 0.8 gramos de alcohol (L/s) en esta podría aplicarse una pena privativa de 1 a 3 días además de una sanción económica y administrativa un cierto número determinado de labor comunitario.

Segunda Clasificación que va de 0,8 a 1,2 gramos de alcohol (L/s) podría aplicarse una pena privativa de libertad de 4 a 8 días sanción administrativa y económica reducción de 10 puntos en su licencia de conducir además de su respectiva labor comunitaria con un número más alto de horas.

Tercera clasificación que va de los 1,2 gramos de alcohol (L/s) tuviera una sanción de 8 a 15 días de igual manera su multa económica, administrativa y suspensión de licencia de conducir por un plazo determinado.

### 3.9. Análisis jurisprudencial

**ANÁLISIS DE LA SENTENCIA CONDENATORIA DENTRO DEL JUICIO N° 01283-2019-03881 DE FECHA 14 DE JULIO DEL 2019 por conducir un vehículo en estado de embriaguez en base a lo que sitúa el Art. 35 Núm. 2 del COIP.**

Se empezó analizando las pruebas actuadas en la Audiencia de Juzgamiento y que fueron consideradas por el Señor Juez al momento de Resolver:

Prueba aportada en la Audiencia de Juzgamiento:

- Testimonio bajo juramento del Agente Civil de Tránsito manifestado el motivo de la sustentación de su parte informativo del motivo de la detención del imputado.
- El resultado de la prueba de Alcoholemia 1.06 gramos de litro de sangre por aire expulsado.
- Al existir responsabilidad al estar conduciendo un vehículo bajo por lo que es aprehendido y luego trasladado al Complejo Judicial para practicarse la Valoración médica y posteriormente ser trasladado al centro de Infractores de Tránsito.
- El testimonio del Agente Civil de Tránsito es considerado en relación a que si el procesado ha colaborado en todo momento con la autoridad pertinente.
- efectos del alcohol en el día y hora señalado se establecerá, así el nexo causal entre la existencia material de la infracción y la responsabilidad del procesado.
- Testimonio del procesado, quien a través de su defensor solicita que se cambie la pena por trabajo comunitario en razón que presenta un certificado de la Universidad del Azuay que es estudiante y se le permita rendir los exámenes.
- La infracción está tipificada en el Art 385 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal
- Se establece que el ciudadano es autor y responsable pues existe el nexo causal entre la existencia de la infracción y la responsabilidad de la persona procesada.
- Impone una Pena Privativa de la Libertad de DIEZ DÍAS DE PRIVACIÓN DE LIBERTAD, Pena que la cumplirá en el Centro de infractores de Tránsito de esta ciudad de Cuenca.

- Impone una multa de equivalente a QUINIENTOS VEINTE Y CINCO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS CON TREINTA Y DOS CENTAVOS (525.32 USD)
- También se reduce SEIS PUNTO SESENTA Y SEIS PUNTOS (6.66)
- Gírese la Boleta Constitucional para que en un plazo de 24 horas la EMOV-EP devuelva el vehículo a su legítimo propietario.

## **ANÁLISIS DE LA SENTENCIA CONDENATORIA**

Al realizar un análisis de la sentencia condenatoria, se puede colegir que la misma está basada en el Art 385 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal y que pese al haber presentado la documentación necesaria, como el certificado de estudios del procesado, más la solicitud que se considere los atenuantes y se cambie la pena privativa de la Libertad por trabajo comunitario, en razón de la existencia de la infracción y responsable de la Contravención, no es posible por el grado de alcohol detectado por la prueba de alcoholemia, situación que es analizada la prueba en su totalidad por parte del Juzgador para pronunciarse en una sentencia condenatoria de Diez días de pena privativa de la libertad reducción de puntos en la licencia, pero jamás es cambiada la medida por trabajo comunitario, que si bien es cierto el Señor Juez considera los atenuantes pero no cambia la medida impuesta; el Juez no es verdugo son las acciones de los ciudadanos que les llevan a ser privados de la libertad y que en muchas ocasiones pierden su vida y la vida de los demás sin considerar que estos hechos hacen incluso que pierdan sus trabajos o sus ciclos de estudio Universitarios.

3.10. Breves estadísticas cuantitativas de las contravenciones de tránsito por conducir en estado de embriaguez en la ciudad de Cuenca.

## Estadísticas Proporcionalizadas por la EMOV EP



### COMPARATIVO REPORTE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

#### EMOV EP INFORME ESTADÍSTICO DICIEMBRE 2021

| DETENIDOS POR ESTADO DE EMBRIAGUEZ |            |            |                       |                  |
|------------------------------------|------------|------------|-----------------------|------------------|
|                                    | 2020       | 2021       | % Variación 2020-2021 |                  |
| ENERO                              | 228        | 90         | -60.53                | Disminuye        |
| FEBRERO                            | 254        | 102        | -59.84                | Disminuye        |
| MARZO                              | 94         | 5          | -94.68                | Disminuye        |
| ABRIL                              | 0          | 30         |                       | Incremento       |
| MAYO                               | 5          | 39         | 680.00                | Incremento       |
| JUNIO                              | 5          | 96         | 1820.00               | Incremento       |
| JULIO                              | 20         | 66         | 230.00                | Incremento       |
| AGOSTO                             | 26         | 73         | 180.77                | Incremento       |
| SEPTIEMBRE                         | 54         | 59         | 9.26                  | Incremento       |
| OCTUBRE                            | 101        | 61         | -39.60                | Disminuye        |
| NOVIEMBRE                          | 100        | 79         | -21.00                | Disminuye        |
| DICIEMBRE                          | 54         | 47         | -12.96                | Disminuye        |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>941</b> | <b>747</b> | <b>-20.62</b>         | <b>Disminuye</b> |



De acuerdo a la estadística de los años 2020 - 2021 se puede apreciar que los meses de mayor incidencia en contravenciones de tránsito son los meses de Enero, Febrero, Octubre y Noviembre correspondientes al año 2020, lo cual en el año 2021 por tema Pandemia se ha disminuido el porcentaje dando como resultado el incremento en otros meses como Abril hasta el mes de Septiembre de acuerdo a las estadísticas proporcionadas por la EMOV-EP.

Por lo que observando bajo un método hipotético deductivo, se puede llegar a que el mes con mayor número de contravenciones es el mes de Febrero del año 2020 debido a las festividades de carnaval, en comparación con el mes de Febrero del 2021 que disminuyó un 59.84%. Como se puede apreciar del cuadro estadístico presentado.

## CONCLUSIONES

Luego de la investigación realizada se ha podido llegar a las siguientes conclusiones.

La desproporcionalidad de penas derivadas de las contravenciones de tránsito es evidente, ya que las penas impuestas no tienen un sentido con respecto al principio de proporcionalidad entre la gravedad de la infracción y la sanción.

En la actualidad y en base a las estadísticas otorgadas por la EMOV EP, las detenciones por conducir bajo alcohol continúan con un alto índice de personas infractoras, es decir, la imposición de las varias penas establecidas para las contravenciones, no ha creado conciencia en la ciudadanía y menos aún existe un real proceso de rehabilitación.

Las distintas legislaciones que se analizó en la investigación, tienen una gravedad mayor cuando se trata de aplicar una pena privativa de libertad, pero, se justifican teniendo una medida alternativa como, por ejemplo, suspender las licencias de conducir o negarlas por un plazo o definitivamente, siempre y cuando se basen en las normas de cada país, puesto que, las penas más drásticas y severas se las da a los reincidentes en el cometimiento de la infracción.

Al hacer una comparación de la legislación internacional con la legislación ecuatoriana, no existen otras medidas en el COIP para las contravenciones de tránsito como en otros países, ya sea la suspensión parcial o definitiva de la licencia

de conducir, o servicio comunitario por tantas horas según sea el grado de alcohol en cada caso.

En nuestra legislación existe desproporcionalidad en sancionar por las contravenciones de tránsito que ha establecido el legislador en el COIP y en el Art. 385, las cuales por la acción cometida se encuentran desmedidas y no están acorde al principio de proporcionalidad.

Las penas no tienen una veraz proporción si las comparamos con los diferentes delitos o las mismas contravenciones penales; debido a que, en contravenciones de tránsito la máxima pena, por conducir ebrio es de noventa días; mientras que en contravenciones penales son treinta días, aquí se puede apreciar que existe una gran desproporcionalidad pues la contravención penal siendo más grave y dolosa tiene una pena privativa de la libertad al tercio de la contravención de tránsito por conducción en estado etílico siendo más leve la una que la otra, inclusive en tránsito son conductas culposas.

Desde mi punto de vista las penas por conducir bajo efectos del alcohol se deben agregar más de tipo administrativas, establecer multas reducción de puntos en la licencia de conducir y pena privativa de la libertad no tan alta y seguir cursos de capacitación sobre la educación vial a fin de evitar que las personas conduzcan bajo efectos del consumo del alcohol; además se puede garantizar la deuda económica haciendo que el vehículo y la licencia de la persona contraventora queden inhabilitadas hasta que el procesado culmine con la pena, pague la multa y cumpla con el curso de rehabilitación en los escuela de infractores de Tránsito; así de esta manera se estaría garantizado la recuperación.

Realizar estudios que permitan evidenciar si las sanciones, han logrado su objetivo; (la retribución, la prevención y la rehabilitación), y de esta manera se pueda actuar sobre una base científica, las medidas a tomar sobre las sanciones por conducir en embriaguez.

Se debe recordar que para cualquier estado, lo más importante es la educación y la cultura y que el derecho penal es la “Ultima Ratio”; “La educación es el arma más poderosa que puedes usar para cambiar el mundo” Nelson Mandela.

## RECOMENDACIONES

Luego del análisis del tema planteado se pudo emitir las siguientes recomendaciones:

Se pide dar una medida alternativa en las contravenciones que vayan desde 0,3 grados de alcohol hasta 0.8 así como en el grado de 0,8 a 1,2 grados de alcohol (L/s); como pena alternativa realicen labor comunitaria, y reciban una sanción económica, a fin de crear conciencia en las personas infractoras que manejen bajo efectos de alcohol.

Se recomienda que no se aplique la pena privativa de la libertad en el máximo de su rigor; sino que en vez de esto se den medidas alternativas como las analizadas en el acápite anterior, que también tengan un tiempo de suspensión de licencia de conducir, y para recuperarla tengan que seguir un curso en las escuelas

de conducción sobre los riesgos de conducir borracho, con estos a su vez se podrá crear una conciencia.

Cuando el infractor supere el nivel máximo permitido por la ley de conducción alcoholizado se recomienda que se suspenda la licencia de conducir por un periodo de tiempo y a su vez la retención del vehículo por el mismo plazo o más, hasta que vuelva a tomar un curso de conducción para saber que está habilitado para poder conducir.

Se recomienda a la Agencia Nacional de Tránsito que cree capacitaciones sobre qué se debe hacer cuando estos se encuentren en condición etílica, por ejemplo, dejar su vehículo en casa, designar un conductor, tomar otros medios de transporte, y simulacros qué consecuencias puede traer la conducción bajo condiciones inestables del efecto del consumo de alcohol.

Si el infractor es reincidente, se pide la revocatoria definitiva de la licencia de conducción, y que siga un nuevo curso de conducción para poder renovar su licencia, durante todo este proceso el vehículo quedara retenido.

En los casos que la persona infractora no tenga licencia de conducir el dueño del vehículo se hará responsable de las contravenciones cometidas y de igual manera tendrá que seguir todas las recomendaciones antes mencionadas.

Cuando la contravención sea cometida por un conductor de vehículo de transporte público su licencia de conducir será suspendida por el plazo de un año, de igual manera se impondrá una multa económica tanto al conductor como a la cooperativa involucrada.

A mi criterio sería necesario una reforma a las contravenciones de tránsito respecto bajar la pena o establecer una sola sanción y no varias; o solo sanciones administrativas respecto a la multa y no sanción privativa de la libertad excepto el caso de conductores de servicio público con el más alto grado de alcohol.

Finalmente se debe tener en cuenta, que deberá realizarse una reforma al Código Orgánico Integral Penal, específicamente al artículo 385, teniendo en cuenta que en la norma constitucional en el artículo 77 numeral 11: manifiesta que “La jueza o juez aplicará de forma prioritaria sanciones y medidas cautelares alternativas a la privación de libertad divisadas en la ley. Las sanciones alternativas se aplicarán de acuerdo con las 13 circunstancias, la personalidad de la persona infractora y las exigencias de reinserción social de la persona sentenciada”.

Es tan solo así que se cumplirá con el objetivo de la pena; esto es la de una correcta rehabilitación al infractor, totalmente contraripo a lo que supone de castigar ni desvirtuar a la persona, vulnerando sus derechos, para lo cual es necesario de aplicarse proporcionalmente sanciones apropiadas a cada conducta y sus condiciones constitutivas.

Pues el problema reside en que no se aplican en la normativa y realidad actual medidas alternativas, como sanción a las contravenciones de tránsito, ya que no existe un procedimiento apropiado, que instituya la aplicación de estas sanciones que consienta aplicarla de una forma eficaz sin quebrantar derechos constitucionales, ni denigrante para la persona y que vaya orientado en favor de la sociedad, la ineficaz diligencia de medidas alternativas en el Ecuador ha consentido en muchos casos perpetrar injusticias por contravenciones que no implican propiamente la privación de libertad para las personas que por actos involuntarios,

impericia u inobservancia realicen faltas que no afecten a terceros ni que vayan en contra de los derechos individuales.

Es así que surge la necesidad de aplicar medidas alternativas proporcionales a las contravenciones de tránsito por conducción en embriaguez, de esta manera se evitará sanciones mayores como son la privación de libertad, que lesiona el debido proceso y los derechos humanos del contraventor, por esto la propuesta va encaminada a la eliminación de la pena privativa de libertad para establecer medidas alternas como sanción.

## BIBLIOGRAFIA

- Alvarado, J. (17 de marzo de 2017). *DerechoEcuador.com*. Las infracciones de tránsito en el COIP: <https://derechoecuador.com/las-infracciones-de-transito-en-el-coip/>
- Asamblea Constituyente. (7 de agosto de 2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Montecristi, Manabí, Ecuador: Registro Oficial No. 398. <https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial.pdf>
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Registro Oficial No. 449. [https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion\\_de\\_bolsillo.pdf](https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf)
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (10 de febrero de 2014). Código Orgánico Integral Penal. *COIP*. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial No. 180. [https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT\\_CEDAW\\_ARL\\_ECU\\_18950\\_S.pdf](https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf)
- Congreso Nacional del Ecuador. (2 de agosto de 1996). Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial No. 1002. [http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2\\_ecu\\_anexo29.pdf](http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_ecu_anexo29.pdf)
- Cordini, N. (2014). La finalidad de la pena es, según Kant, ¿puramente retributiva? *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso XLIII(43)*, 671-701. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/S0718-68512014000200019>
- Guerrero, W. (2004). *Derecho Procesal Penal* (Vol. 2). (Ed, Ed.) Quito, Pichincha, Ecuador: Pudeleco.
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia. (diciembre de 2015). *Guía para la determinación clínica forense del estado de embriaguez aguda*. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/40473/Gu%C3%ADa+para+la+determinaci%C3%B3n+cl%C3%ADnica+forense+de+estado+de+embriaguez+aguda.pdf/8de54a98-38db-f7c1-e04c-9b2505b585e9>
- Junta de Gobierno de la República de Chile. (7 de febrero de 1984). Ley 18.290 de Tránsito. Santiago, Región Metropolitana de Santiago, Chile: Diario Oficial" No. 31.791. <http://web.uchile.cl/archivos/derecho/CEDI/Normativa/Ley%2018.290%20de%20Tr%E1nsito.pdf>
- León, R. (2016). *Práctica de Tránsito*. (Jurídica, Ed.) Quito Ecuador, Pichincha, Ecuador: El Forum.
- Meincke, M. J. (2001). *La mala praxis médica, relaciones entre ética, derecho y medicina*. Buenos Aires: Ad-Hoc.

- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile. (29 de octubre de 2009). Texto Refundido de Ley 18.290 de Tránsito. *Ley 18290*. Santiago, Región Metropolitana de Santiago, Chile. [https://maho.cl/categorias2014/8-categoria%20potestades,%20funciones%20y%20marco%20normativo%20aplicable%20al%20municipio/2-marco%20normativo/otrasnormas/Otros/DFL%201%20TEXTO%20REFUN%20LEY%20TRAN-SITO%2011-DFL-1\\_2009.pdf](https://maho.cl/categorias2014/8-categoria%20potestades,%20funciones%20y%20marco%20normativo%20aplicable%20al%20municipio/2-marco%20normativo/otrasnormas/Otros/DFL%201%20TEXTO%20REFUN%20LEY%20TRAN-SITO%2011-DFL-1_2009.pdf)
- Montanelli, N. (2005). *Responsabilidad Criminal Médica*. Buenos Aires: Editorial García Alonso.
- Montoya, O. (31 de mayo de 2021). *Diccionario Jurídico*. <http://diccionariojuridico.mx/buscar/?q=montoya&a=autor>
- Nogueira, H. (2011). El uso del postulado de proporcionalidad en la Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos sobre libertad de expresión. *Estudios constitucionales*, 9(1), 119-156. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/S0718-52002011000100005>
- Pérez, M. (2012). El tratamiento criminológico social, penal y procesal penal de la minorías etnoculturales en el derecho contemporáneo. Alicante, España: Universidad de Alicante. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=66536>
- Presidencia de la República del Perú. (21 de julio de 2009). Reglamento Nacional de Tránsito. Lima, Lima, Perú: DECRETO SUPREMO No. 016-2009-MTC. [https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D\\_-NRO\\_016-2009-MTC\\_AL\\_05.05.14.pdf](https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf)
- Quinchuela, C. (4 de julio de 2014). *Contravenciones de Tránsito de Ecuador*. DerechoEcuador.com: <https://derechoecuador.com/contravenciones-de-transito/>
- Real Academia Española. (2021). *Diccionario de la Lengua Española*. España: Real Academia española. <https://dle.rae.es/>
- Reyes, A. (2017). *Derecho Penal*. Bogotá. <https://www.disiberoamericana.com/wp-content/uploads/Derecho-Penal-de-Alfonso-Reyes-Echand%C3%ADa.pdf>
- Senado de la República de Colombia. (6 de agosto de 2002). Código Nacional de Tránsito. *Colombia*. Bogotá, Colombia. [https://leyes.co/codigo\\_nacional\\_de\\_transito\\_terrestre.htm#google\\_vignette](https://leyes.co/codigo_nacional_de_transito_terrestre.htm#google_vignette)
- Sentencia No. 71-14-CN/19, Sentencia No. 71-14-CN/19 (Corte Constitucional 2019). <https://portal.corteconstitucional.gob.ec/FichaRelatoria.aspx?numdocumento=71-14-CN/19>
- Torres, E. (1979). *Ley de Tránsito Transporte con sus Reformas*. Loja, Loja, Ecuador: Universidad Técnica Particular de Loja.
- Torres, E. (2002). *Breves Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre*. Corporación de Estudios y Publicaciones. <https://isbn.cloud/9789978864197/breves-comentarios-a-la-ley-de-transito-y-transporte-terrestre/>

Yungano, A., López, J., Poggi, V., & Bruno, A. (1986). *Responsabilidad Profesional de Médicos*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Zambrano, A. (24 de febrero de 2014). *Deber Objetivo de Cuidado: Análisis Jurídico del Art. 146 del COIP*. DerechoEcuador.com: <https://derechoecuador.com/deber-objetivo-de-cuidado-analisis-juridico-del-art-146-del-coip/>

## ANEXOS