



ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

Tema:

**“LAS PENAS ACCESORIAS A LA PRIVATIVA DE LIBERTAD EN EL
COMETIMIENTO DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO
DE VELOCIDAD EN EL CANTÓN AMBATO”**

Proyecto de investigación previo a la obtención del título de Abogada

Línea de Investigación:

EL DERECHO Y SU APLICACIÓN EN EL CAMPO SOCIAL Y JURÍDICO.

Autora:

Joselyn Michelle Barrionuevo Ulloa

Director:

Dr. Mg. Edgar Washington Fiallos Paredes

Ambato – Ecuador

Febrero 2021

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

SEDE AMBATO

HOJA DE APROBACIÓN

Tema:

**LAS PENAS ACCESORIAS A LA PRIVATIVA DE LIBERTAD EN EL
COMETIMIENTO DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO
DE VELOCIDAD EN EL CANTÓN AMBATO**

Línea de Investigación:

EL DERECHO Y SU APLICACIÓN EN EL CAMPO SOCIAL Y JURÍDICO.

Autora:

Joselyn Michelle Barrionuevo Ulloa

Edgar Washington Fiallos Paredes, Ab. Mg. Dr.
CALIFICADOR

f.



Edwin Iván Gavilánez Paredes, Ab. Mg.
CALIFICADOR

f.



Christian Danilo Gavilanes Domínguez, Ab. Mg
CALIFICADOR

f.



Edgar Santiago Morales Morales, Ab. Mg.
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

f.



Hugo Rogelio Altamirano Villarroel, Dr.
SECRETARIO GENERAL PUCESA

f.



Ambato- Ecuador

Febrero 2021

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo: **JOSELYN MICHELLE BARRIONUEVO ULLOA**, con **CC. 185033315-2**, autora del trabajo de graduación intitulado: “LAS PENAS ACCESORIAS A LA PRIVATIVA DE LIBERTAD EN EL COMETIMIENTO DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN EL CANTÓN AMBATO”, previa a la obtención del título profesional de **ABOGADA**, en la escuela de **JURISPRUDENCIA**.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de su sitio web de la Biblioteca de la PUCE Ambato, el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ambato, febrero 2021



JOSELYN MICHELLE BARRIONUEVO ULLOA

C.C. 185033315-2

AGRADECIMIENTO

Agradezco sobre todas las cosas a Dios, por ser mi guía espiritual durante toda mi vida.

A mis padres, Soledad Ulloa y Washington Barrionuevo, por estar incondicionalmente, a pesar de, mis errores mostrándome siempre amor, a través de un consejo de superación y apoyo.

A la Pontificia Universidad Católica del Ecuador en especial a la Escuela de Jurisprudencia que me han brindado sus enseñanzas y gracias a ello culminé mis estudios con éxito.

A el MG. Edgar Fiallos, un excelente docente quien ha hecho posible que todos los objetivos propuestos hayan culminado con gran éxito, no es solamente un docente sino un amigo incondicional.

Michelle Barrionuevo Ulloa

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Dios, por haberme dado la vida, y por haber estado en los momentos más difíciles de este camino. Gracias por permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi vida profesional.

A mi madre, por ser un pilar sustancial y por demostrarme siempre que con esfuerzo y dedicación siempre, se llegara a cumplir cada uno de los objetivos propuestos.

A mi padre, que siempre ha estado junto a mí en los momentos buenos y malos con un consejo, así pude sobresalir de aquellas dificultades, que se presentaron a lo largo del camino.

A mis hermanos Kevin, Nicole y Daniel, quienes han sido una parte fundamental de mi superación académica, así como personal, de los cuales, he llegado a aprender el verdadero significado de la hermandad.

Michelle Barrionuevo Ulloa.

RESUMEN

La legislación ecuatoriana establece delitos y contravenciones, en materia de tránsito. En el Ecuador las contravenciones de tránsito, han estado en constante cuestionamiento y ante la crítica social, cuentan con una triple sanción, se evidencia, que estas penas no van acorde con lo dispuesto en la Constitución de la República del Ecuador. Dentro del presente trabajo de investigación, se analizaron las sanciones en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato, se toma en cuenta, una fundamentación doctrinaria de los diferentes tipos de penas, la cual, demuestra la aplicación de estas en dichas infracciones, aquellas referentes al exceso de velocidad. Consecutivamente, se parte de la definición y conceptualización de los tipos de contravenciones de tránsito conforme a la norma, para posteriormente, llegar a la construcción de un análisis de la aplicación de las penas, mediante la cual, se parte de antecedentes teóricos y jurídicos, han sido analizados a lo largo de la historia. Posteriormente, se desarrollaron criterios jurídicos-sociales sobre la incidencia de las penas accesorias en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en la ciudad de Ambato, para lo cual, se parte del desarrollo crítico propositivo y del enfoque epistemológico cualitativo, pues a más de la recolección de información sobre los temas expuestos, se desarrollaron entrevistas a expertos en materia de tránsito, para lo cual, se aplicó el método descriptivo. Finalmente, se establecen los resultados investigativos en donde, se evidencia, que no existe una óptima aplicación del poder jurisdiccional al momento de la aplicación de las penas accesorias a la privativa de libertad en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato.

Palabras claves: penas accesorias, sanción, contravenciones de tránsito, exceso de velocidad.

ABSTRACT

The Ecuadorian legislation defines different types of infractions. However, this research paper analyses penalties accessory to the deprivation of liberty in cases of traffic violations for speeding in Ambato. The paper considered the doctrinal foundation of the penalty's accessory to the deprivation of liberty, which specifies the implementation of these sanctions in traffic violations related to speeding. It stems from the definition and conceptualization of the types of traffic violations according to the norm, to later arrive at the construction of an analysis of the implementation of the penalties accessory to the deprivation of liberty, in which it departs from doctrinal and legal background, as they have been analyzed throughout history and do not represent a clear reality of the characteristics of secondary penalties in transit. Subsequently, legal-social judgments were developed about the incidence of secondary penalties in traffic violations due to speeding in Ambato, starting from the critical pro-active development and qualitative epistemological approach. In addition to the information gathering on the exposed subjects, interviews to transit experts were taken applying the descriptive method. Finally, research results are established demonstrating that there is not an optimal application of jurisdictional power at the time of implementing the penalties accessory to the deprivation of liberty in traffic violations due to speeding in Ambato.

Key words: accessory penalties, sanction, traffic violations, speeding.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

PRELIMINARES

DECLARACIÓN DE AUTENCIDAD Y RESPONSABILIDADiii

AGRADECIMIENTOiv

DEDICATORIA v

RESUMEN..... vi

ABSTRACT vii

INTRODUCCIÓN 1

CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y PRÁCTICA 4

1.1 LAS PENAS ACCESORIAS A LA PRIVATIVA DE LIBERTAD..... 4

1.2 INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR..... 16

1.3 EL COMETIMIENTO DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN EL CANTÓN AMBATO 37

CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLOGICO 41

2.1 Metodología de la Investigación 41

2.2 Técnicas e instrumentos de recolección de datos..... 42

2.3 Población y muestra 43

CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN..... 44

3.1 Presentación de resultados 44

3.2 Análisis General	62
CONCLUSIONES.....	64
RECOMENDACIONES.....	66
BIBLIOGRAFIA.....	67
ANEXOS	70

INTRODUCCIÓN

La Legislación Ecuatoriana establece las infracciones de tránsito, tema que está en constante cuestionamiento y a la crítica social. En el Ecuador las contravenciones de tránsito poseen una triple sanción, aquellas sanciones que no van acorde a la gravedad del delito, por lo tanto, atentan ante el principio de proporcionalidad contemplado en la Constitución de la República del Ecuador (2008), en su artículo 76 numeral 6. Dentro de la presente investigación, se ha podido verificar, en base a, una decisión de la Corte Constitucional, la configuración de penas accesorias en materia de tránsito, específicamente, en las contravenciones por exceso de velocidad. Por lo tanto, hay un problema de indagación en cuanto a la manera o de cómo, se llegare a fundamentar dicha configuración y si de estas penas han incidido a la reincidencia de dichas infracciones. Según el principio de proporcionalidad, la gravedad de la pena o el régimen de seguridad, tiene que corresponder con el peligro del hecho ilícito cometido. Estas sanciones evidentemente están sujetas a dicho principio, el cual, especifica el cómo y de qué proporción estas serían aplicables. Cabe recalcar, que estas penas accesorias pueden o no ir a la de privación de libertad, pero cómo determinar cuál de ellas son o no accesorias. Más allá de esta problemática, es fundamental analizar el alcance que esta configuración llegaría a tener, mediante, un análisis sobre la legislación propia de dichas sanciones.

Durante el desarrollo de esta investigación, se utilizaron los resultados obtenidos en la exploración provenientes de la doctrina y las normas jurídicas. En esta cuestión, la configuración de penas accesorias, se toma en cuenta, realizar esta investigación jurídica y proponer la identificación como tal, no existe una definición clara, por lo que, es fundamental desarrollar una fundamentación teórica para que los señores jueces al momento de dictar una sentencia por contravenciones de tránsito puedan aplicar las sanciones que vaya en proporcionalidad a la infracción. Como pregunta de estudio, se propone verificar: ¿cómo inciden las penas accesorias a la privación de libertad en el cometimiento de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato?

El objetivo general se ubica como eje principal el analizar de las penas accesorias a la privativa de libertad en el cometimiento de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato, para con ello, recopilar la información necesaria para su entendimiento. Posteriormente como objetivos específicos relacionado con las penas accesorias a la privativa de libertad es: 1. Fundamentar jurídica y doctrinariamente las penas accesorias a la privación de libertad para una explicación sobre su sentido y finalidad. Al tener una explicación clara sobre la definición de las penas accesorias y conceptos a tratar, se llegará a: 2. Identificar los tipos de sanciones en materia de infracciones de tránsito por exceso de velocidad estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal, para conocer los efectos de su aplicación. Finalmente, 3. Desarrollar un análisis crítico jurídico y social de la incidencia que tienen estas penas accesorias a la privativa de libertad por el cometimiento de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato.

En el desarrollo de la presente investigación, se utilizó los resultados obtenidos en la indagación, provenientes de la doctrina, en este caso, la configuración de penas accesorias, es necesario, realizar un estudio jurídico, mediante una fundamentación histórica-doctrinaria, para que de esta manera los juzgadores al momento de dictar una sentencia de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, estos tengan el debido conocimiento acerca de la configuración de estas penas accesorias a la privación de libertad. Sin embargo, cabe recalcar, que las penas accesorias a la privación de libertad tienen que ser sujetas a lo expuesto en la Constitución de la República del Ecuador, la cual, establecerá la proporcionalidad entre la pena y el delito. Luego de la fundamentación como penas accesorias propone verificar mediante un análisis exhaustivo en cuanto a los casos particulares si dichas sanciones han inducido al cometimiento de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato, es decir, si estas penas accesorias han ayudado o no a la reincidencia de dichas infracciones y de qué manera estas penas accesorias han aportado en la conducta de un posible infractor.

El método general de investigación propuesto es el descriptivo, en primer lugar, se llegara a definir y conceptualizar los tipos de penas y su aplicabilidad según su doctrina, luego de ello se procedió a verificar lo expuesto en la norma, en cuanto las

contravenciones de tránsito específicamente las de exceso de velocidad para su entendimiento, sin embargo, se realizó una observación minuciosa de la norma mediante la cual, se realizó un análisis de las dos variables para llegar a establecer una premisa general.

Método específico propuesto en la investigación es el analítico el cual, consiste en analizar y estudiar los hechos, se descompone cada uno de los casos dentro de este tema planteado, es decir, estudiar y analizar bajo la descomposición de las variables para así llegar a la verificación de la posible incidencia en el cometimiento de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad y si la aplicación de las penas accesorias ha sido o no un factor esencial al cometimiento de las mismas, para analizarlos de manera integral con argumentación basados en la holística hasta completar y demostrar el problema de investigación planteado. Bajo el método dogmático me permitirá analizar los principios establecidos en la Constitución como de igual forma las normas supletorias pertenecientes a la problemática, para que de esta manera se pueda llegar a una premisa verificable o no, mediante un análisis jurídico dogmático.

Se justifica el tema propuesto en el presente proyecto de investigación, el mismo amerita ser estudiado e investigado. Las penas accesorias dentro de la legislación es un tema con poca importancia, sin embargo, cabe la necesidad de estudiarlo de manera integral desde su significado hasta su aplicabilidad en los procesos dados en contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, específicamente en la ciudad de Ambato. Al estudiar e investigar el significado de penas accesorias y conceptos a tratar, se pretendió realizar un análisis en lo expuesto en la doctrina como en lo dispuesto en la legislación, para esclarecer la debida aplicación de dichas penas. El fin principal de la investigación es construir conceptos claros de las penas accesorias, mediante información bibliográfica como jurídica, para establecer en claro el alcance de la posible figura jurídica y así en esclarecer la desproporcionalidad expuesta ante dichas sanciones.

CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y PRÁCTICA

Las penas accesorias a la privativa de libertad son objeto de discusión en el contexto del derecho penal, estas de una u otra forma restringen derechos al ciudadano. En este sentido Pérez (2015) afirma, que la adhesión de las penas accesorias a la normativa legal de carácter penal ha estado sujeta a crítica en el ámbito jurídico, puesto que, estas implican una restricción a los derechos como es la libertad indistintamente del lugar en el, que se apliquen o del objeto, por el cual, se inspiren. Este tipo de figuras legales, se aplican en contextos jurídicos dotados de ambigüedad, razón, por la cual, el ejercicio del ente jurisdiccional estará con mayor claridad en términos del establecimiento de su aplicabilidad.

Existen penas accesorias, que se adhieren a la pena principal que han sido sujetos a decisiones judiciales por parte de los jueces penales y de tránsito, por lo que, esta figura jurídica ha estado en constante cuestionamiento por los que integran el Sistema Penal Acusatorio. En este sentido Bonilla (2018) explica, que la accesorabilidad de dichas sanciones genera una problemática al momento de la aplicabilidad de la potestad jurisdiccional de los jueces, a juicio de lo dicho el juzgador tendrá que seleccionar entre las penas predichas, la que, según la gravedad o naturaleza, tenga relación directa con el delito cometido.

1.1 LAS PENAS ACCESORIAS A LA PRIVATIVA DE LIBERTAD

Definición de Pena

El concepto de pena es de gran relevancia no solo en el Ecuador sino a nivel mundial, con el pasar del tiempo; hemos llegado a evidenciar a través de varios tratadistas, que no se ha logrado dar una respuesta coherente y lógica al momento de definir el contexto y el alcance, que tiene esta palabra, lleva consigo una complejidad de preceptos que no han sido entendidos por los estados inquisitivos, por lo tanto, dentro de esta investigación, se abordara esta palabra de manera doctrinaria y a su vez de manera jurídica.

A lo largo de la historia, se ha adoptado varias posturas, aquellas que, a la hora de definir la pena se han concentrado en darle mayor realce a las características propias, de esta forma se conduce al órgano jurisdiccional a que tenga una mayor discrecionalidad en cuanto a la aplicación del ordenamiento jurídico-penal. Sin embargo, se abordará desde una perspectiva más amplia para su debido entendimiento.

Etimología

La pena se deriva de la expresión latina *poen*, la que a su vez en griego se deriva de *poine* que significa dolor, esta palabra está conexas con *ponos* que viene a ser sufrimiento, jurídicamente García (s.f.), expresa que la pena es el sufrimiento físico o moral que el derecho adjudica al reo por una consecuencia ilícita en contra de la ley, es decir, el incumplimiento de la norma. Básicamente, se define a la pena como un castigo o sanción que establece la ley.

Cuando Kelsen tuvo que analizar la definición de pena, expuso que: “la circunstancia ilícita es la causa de la sanción y la sanción es la consecuencia de la circunstancia ilícita”. Es decir, para exista una sanción como tal, se da bajo una consecuencia ilícita, la cual, consta con los preceptos propios de una infracción penal, es decir, típica, antijurídica y culpable. Básicamente lo expuesto anteriormente hace referencia a Parma (2001), quien habla de la teoría preventiva de la pena, la cual, en últimos tiempos ha tenido una conformidad doctrinaria y jurisprudencial, sin evitar las ideas abolicionistas que critican la imposición de una pena. Por lo dicho, la igualdad que la pena y el delito tendrían, se centra en que se garantice la misma, ya que, ha sido rebatida por el principio de desigualdad social.

A lo largo de la historia hay que tener en cuenta a varios tratadistas como Carmignani (2015), quien ha exteriorizado que la pena, se entiende como el ‘mal’, que se ha adjudicado al posible infractor por el cometimiento de delitos e infracciones. Es importante entender que este mal (sanción), tiene que ir de acuerdo a lo cometido, es decir, un mal retributivo a la proporción de la gravedad del delito.

Cabe recalcar, que este mal no tiene como fin el menoscabar los derechos propios de la persona, sino actúa como un ente preventivo a posibles infracciones.

Kant (citado por Cordini ,2014), reconoce al derecho de castigar como aquel derecho que adjudica el Estado de manera sancionatoria al reo por causa de la trasgresión de la norma. La pena cumple con una finalidad absoluta, sin embargo, este no es un mecanismo para procurar otro bien, necesidad del infractor o de la sociedad; sino esta es siempre aplicada contra el infractor culpable por la razón de haber trasgredido la ley.

Kant al momento de desarrollar una teoría penal manifiesta que su característica propia es el cumplimiento de las obligaciones bajo la coacción. Vergeltung (citado por Cordini, 2014) manifiesta, que la pena es un instrumento que el Estado tiene para garantizar la exigibilidad de la ley. Por lo mencionado, se deduce, que la pena es interpretada bajo la norma más no por la discrecionalidad jurisdiccional o por la precisión mediática de una sociedad. Jurídicamente la pena, es considerada como una conducta que está definida inequívoca por las normas, la misma llegaría a lesionar o poner en peligro, un bien jurídico tutelado o los derechos propios de una persona.

Finalidad de la pena.

Al hablar de la finalidad de la pena es importante señalar la conexión evidente que existe entre la naturaleza retributiva de la pena y su función preventiva propia de los delitos. El Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 52 establece, que los fines de la pena es la prevención hacia el cometimiento de los delitos y a su vez el desarrollo progresivo de los derechos del procesado y la reparación del derecho de la víctima. Por tanto, observamos que la finalidad de la pena tiene tres peculiaridades: la colectividad, el reo y la víctima.

La retribución penal, que se habla al momento de definir la finalidad de la pena hace referencia a que esta cumple la función de prevenir la comisión de los hechos ilícitos, mas no las condiciones personales como la peligrosidad o la capacidad de delinquir del posible infractor, por lo que, la pena también ejerce una función preventiva o llamada intimidatoria en cuanto a lo que merece el posible infractor.

Alf Ross (citado por Ferrajoli, 1995-2011) define, que retribución es prevención. Sin embargo, se podría prevenir sin llegar a una retribución. Al hablar del fin de la prevención, se conoce que este, está conexo con el principio de retributivo de la pena, la cual, nos da a conocer que la persona tiene que ser castigada, por lo que, haya cometido y mas no por las condiciones personales. El castigo de la persona sería por lo cometido y a su vez tener la certeza de que haya cometido hechos ilícitos, todos los castigos de las personas inocentes, afirma Hobbes, sean grandes o pequeños, se contraponen a la ley natural; el castigo o sanción, se establece por lo que, confiere a la trasgresión de la ley, por lo tanto, no podría haber pena para un inocente.

Ferrajoli (2011), manifiesta que:

[...] En efecto si la prevención se concibe no solo con el fin de la pena (el por qué castigar), sino también como su criterio de aplicación (el cuándo castigar), desaparece cualquier clase de razón para que se castigue solo por lo que ha hecho y no también por lo que uno es, o incluso parece o es posible que uno sea, o por lo que parece que se ha hecho o que uno es según la opinión de la generalidad a la que va destinada la función disuasoria y disciplinaria de la pena. [...] (pág.370).

Para asignar una pena, como ya lo hemos dicho, es importante realizar un análisis exhaustivo de todas las circunstancias no solo del delito sino de igual manera de la persona procesada, sin ello no existirá una certeza jurídica al momento de dictar una sentencia. Con lo ya expuesto, se afirma, la sociedad busca la armonía social, con el fin de mantener los fines de la pena, sin embargo, la norma también busca que el Estado proteja los derechos de las personas condenadas, proporciona oportunidades reales que vayan acorde a sus capacidades a fin de que sus derechos sean perceptibles, de ahí el desarrollo progresivo de sus capacidades. Por lo que, es importante que se construya nuevos conceptos de pena para que exista una justicia efectiva y a su vez una armonía social.

La reinserción de social como finalidad de la pena en contraste a la finalidad del COIP

Existen muchos cuestionamientos en cuanto a la concepción de la pena como mecanismo de prevención de delitos y contravenciones, por tal motivo es importante analizar las variables de su naturaleza y establecer de donde parte el problema. Es importante enfatizar que la pena es un mecanismo jurídico para mantener el orden social dentro de una sociedad. Al hablar de la finalidad de la pena, se establece que existe una evidente conexión entre su la teoría retributiva y la teoría de la prevención, propia de los tipos penales. Sin embargo, en la legislación también nos habla de la reinserción social del procesado, por lo tanto, también del desarrollo progresivo de los derechos del infractor.

Según Foucault (2009), es importante que exista una relación directa entre el delito y la naturaleza de las sanciones, por lo que, es evidente que, al delito no hay que verlo solo desde el punto de la materialización, sino, estudiarlo desde el origen del mismo. Foucault establece que los individuos no recibirán solo un castigo, es decir, una sanción, sino a su vez, ser re educados para exista una concientización y no vuelva a reincidir el delito.

En la legislación, en el Código Orgánico Integral Penal (2014), dentro de su finalidad en el artículo 1, establece el promover la rehabilitación social de la persona procesada y la reparación integral de la víctima, se evidencia que, las penas serán un mecanismo no solo de retribución sino también de prevención. Cabe mencionar que este código y sus disposiciones están dirigidos por el Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos, al ser este organismo generador de políticas públicas, que garantiza la justicia, el ejercicio de derechos y obligaciones, así como también los medios de rehabilitación y reinserción social de las personas privadas de la libertad.

La rehabilitación y la reinserción social se establecen como uno de los objetivos primordiales del Estado, habla del reconocimiento de los derechos fundamentales. Por lo que, el Estado no tiene por qué ser un ente sancionador y represor sino también un ente de soporte de la dignidad del ser humano, motivo por el cual, es

estado busca establecer mecanismos de rehabilitación social, para que las personas procesadas reconsideren su conducta y consecutivamente dentro de un tiempo prudente estas puedan servir y reinsertarse a la sociedad. El Estado establece herramientas que busquen la recuperación del ser humano valioso y productivo mediante mecanismo de rehabilitación y a su vez establecer políticas de reinserción social para las personas privadas de libertad.

Al hablar de la reparación integral de víctima como uno de los ejes principales del Derecho Penal, esta es comprendida como un proceso de restitución de la plena salud y restauración después de un trauma serio, ataque a la integridad física o mental de un individuo, es decir, restaurar su condición anterior. La reparación integral busca restaurar en su máxima condición los daños físicos o mentales que hayan surgido después de un delito.

Entonces, la pena establece un medio de prevención y por ende de reinserción social, que ayude a, que se repriman conductas delictivas dentro de una sociedad, para que, de esta manera se elimine o en posibles casos no se vuelva a la reincidencia de hechos ilícitos, y permitir que los infractores puedan reinsertarse a la sociedad sin causar daños ni perjuicios.

Clasificación de las penas

Previo a analizar y a concentrarnos en la evolución de las características de la pena, en la antigüedad, Platón (citado por Rojas, 2015) en su obra, las Leyes, encontramos que la pena es la exigencia proporcional a la gravedad del delito, es así como la aplicabilidad de la proporcionalidad ha trascendido a lo largo de la historia y del mismo Derecho. Sin embargo, las penas llegarían a clasificarse de manera doctrinal y jurídica a partir de diversos aspectos como en virtud del fin, del bien jurídico que protege y a su forma de aplicación, sin embargo, dentro de esta investigación, se llegara a abordar cuatro tipos aquellas que son las más aceptadas por los investigadores.

Penas Privativa de Libertad

Una pena privativa de libertad es aquella sanción penal que impone un órgano jurisdiccional por un acto delictivo, este se da a través de un proceso público o privado, que se maneja con las garantías propias del caso. La pena privativa de libertad es aquella que consiste en la restricción del derecho a la libertad (CRE, Art.66) de una persona.

Las penas privativas de libertad, son el resultado de un proceso penal y consisten en restringirle al posible infractor, procesado o reo su efectiva libertad personal, es decir, su libertad para desplazarse de un lugar a otro, se determina que, para el cumplimiento de esta pena el sentenciado quede cautivo dentro de un establecimiento llamado comúnmente cárcel o penitenciaría.

La duración de una pena privativa de libertad, se da cuando, se presenta la materialización de la aprehensión. En el Código Orgánico Integral Penal (2014), en su artículo 52 manifiesta que las penas privativas de libertad tienen una duración máxima de cuarenta años, sin embargo, los tipos de penas privativas de libertad serían estipulados bajo una hipótesis, la cual, establecerá la retribución de la pena privativa de libertad como, por ejemplo, el arresto domiciliario, la prohibición de residencia o la obligatoriedad de la misma, es importante señalar que estas penas surten una restricción del derecho a la libertad. Estas penas tienen que, ser estipuladas por la norma legal como penas principales, e ir bajo una escala de proporcionalidad y equidad bajo la gravedad del delito cometido.

La función principal de la pena privativa de libertad es el de la protección de los bienes jurídicos de las agresiones intolerantes por la sociedad, es decir, la función como tal de la pena es la prevención absoluta del delito y no dé la realización de una justicia eficiente.

Penas no Privativas de Libertad.

Las penas no privativas de libertad son aquellas penas que son impuestas por el órgano jurisdiccional, se restringe, otros derechos diferentes a los de la libertad

propia de la persona. En el Código Orgánico Integral Penal (2016), en su artículo 60 nos establece las siguientes penas no privativas de libertad:

- Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo.
- El deber de prestar un servicio comunitario.
- Asistencia periódica y personal ante la autoridad en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia.
- Interrupción de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.
- Interdicción de ejercer la patria potestad o guardas en general, entre otras (pag.15).

La o el juzgador impondrá estas sanciones previstas sin perjuicio de las sanciones expuestas en cada tipo penal.

Estas penas pudieran estar estipuladas como penas principales y como penas accesorias. Lascurián (2011), expresa que las penas principales son aquellas que la norma legal adjudica en cuanto a un tipo penal expuesto en el parte especial, mientras que, las penas accesorias son aquellas penas que la norma impone junto a otra pena principal o está determinado a un tipo de delito. Sin embargo, al hablar de las penas privativas de derechos cabe señalar que estas penas son diferentes a las penas de restricción de libertad y a la pena de multa.

Multa o Restrictivas del derecho de propiedad.

La pena de multa o restrictiva del derecho de propiedad son aquellas sanciones de carácter pecuniario, que afecta al patrimonio del acusado. Según el Código Penal Español de 1995 expone que estas dos penas, se dan bajo dos perspectivas:

El sistema de Días- Multas

Este sistema es un instrumento en donde la pena será impuesta bajo lo que la norma exprese, con la excepción de que la ley exponga una excepción de otra naturaleza. Este sistema es también conocido como escandinavo, el objetivo de este sistema es el

de reducir la desigualdad que existe entre la realidad social del infractor y la sanción pecuniaria impuesta por el órgano jurisdiccional.

La Multa Proporcional

La multa proporcional procede como un sistema residual. Según Lascurían (2011), expone que la multa proporcional va bajo los siguientes factores: el daño causado, el valor del objeto del delito y el beneficio por el delito.

Los factores expuestos anteriormente son razones para que este sistema sea efectivo al momento de imponer una multa con los límites establecidos en el tipo penal. Sin embargo, en la LEGISLACION existe una desproporción, al momento de aplicar sanciones, que no vayan acorde a lo establecido en la norma constitucional como lo expresa en el principio de proporcionalidad en su artículo 76 numeral 6, razonabilidad entre la gravedad del delito y la sanción,

Principio de Proporcionalidad

Los principios son mandatos de optimización en conocimiento a las posibilidades fácticas y jurídicas frente a las medidas de restricción de los derechos fundamentales en colisión. Al referirnos al principio de proporcionalidad, este representa la optimización de las posibilidades jurídicas, es decir, juega una función importante de razonabilidad en la ponderación que existe en una ley de colisión, pues dicha optimización depende de los principios básicos de la Constitución (Proporcionalidad y Legalidad).

El principio de proporcionalidad como varios autores filosóficos lo llaman, es un principio de razonabilidad y de sentido común, en donde según la Constitución de la República del Ecuador (2008), en su artículo 76 numeral 6 expresa, en todo proceso en el, que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 6. La ley establecerá una debida proporcionalidad entra las infracciones y sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.(pág. 53)

Penas Accesorias

Las penas accesorias son pequeñas variaciones que las penas principales del texto normativo exponen en base a la graduación de la gravedad de los delitos, que se pudiera haber cometido. Al hablar de inclusión de sanciones pecuniarias como administrativas en el ámbito de infracciones penales y a su vez de tránsito, se deduce como penas accesorias, sin embargo, dentro del país han sido cuestionadas. Vaello (2006) expone que no, es necesario, la aplicación de estas penas a ilícitos penales que no presenten una dinámica propia de violencia. En otras palabras, las funciones propias a la pena son de proteger a la víctima, protección que no está evidenciada de manera clara, en infracciones de materia de tránsito no existe una violencia propia del infractor hacia la, estas son infracciones de carácter culposo.

Las penas accesorias si bien es cierto no están tácitamente previstas en la parte principal de la norma, son expresas de la potestad jurisdiccional, es decir, no se encuentran concretamente determinadas en los tipos penales, sin embargo, estas son el resultado de la aplicación de la discrecionalidad del juzgador. Las penas accesorias según la doctrina esta, se han podido clasificar bajo la doble naturaleza, que se expone en su definición:

Bajo declaración legal: penas que se dan bajo la aplicación de la imputación del órgano jurisdiccional bajo la norma legal.

Bajo declaración judicial: son penas cuya aplicación, se da bajo la discrecionalidad del órgano jurisdiccional, mediante el cual, se busca la ponderación y la proporcionalidad de la gravedad de los hechos cometidos y la peligrosidad del delincuente

Algunos aspectos críticos de las penas accesorias

Algunos aspectos de las penas accesorias han sido muy discutibles a lo largo de la historia, las penas accesorias han sido impuestas hace muchos años atrás en Roma, sin embargo, los principales principios que han sido impuestos a estas penas están contemplados en la constitución, cabe señalar, que estas penas irían acorde al

principio de legalidad y de proporcionalidad (CRE Art. 76, 6) , motivo por el cual, se llega a sustentar el cometimiento del delito y una sanción acorde a los hechos delictivos. Para estos aspectos que conlleva se han de establecer bajo dos perspectivas que las penas accesorias se vitalizan con:

- a) La coacción de su imposición
- b) La manera que inciden de forma jurídica y social al condenado. (Perspectiva)

El Código Orgánico Integral Penal recopila una variedad de sanciones, sin embargo, hay que tener en cuenta que para que exista una sanción o pena tiene que configurarse una infracción penal, el Código Orgánico Integral Penal (2016), establece que la infracción penal es una conducta típica, antijurídica y culpable, es decir, para que se perpetre una infracción penal, el delito contendrá estos tres preceptos para que consecuencia de ese ilícito se pueda adjudicar un castigo o sanción.

Las formas sustitutivas de la ejecución de las penas privativas de libertad y de la libertad condicional.

La suspensión de la pena es un mecanismo que tiene como alternativa la aplicación de penas cortas impuestas a infractores ocasionales, motivo por el cual, este viabiliza a que exista una celeridad en cuanto a procesos penales y a su vez la necesidad de proteger la reiteración delictiva.

Los notables propósitos y los indiscutibles aciertos de esta reforma, sin duda, se han visto criticados en cuanto hablamos de la discrecionalidad judicial, que se llegó a introducir, esta da lugar a resoluciones disparejas y da paso al colapso de jurisdicción penal. Sin embargo, este mecanismo da paso a la suspensión de la ejecución de penas privativas de libertad en cuanto a la baja peligrosidad criminal del reo, el cual, será apreciado según el juez o el tribunal sentenciador. El Código Orgánico Integral Penal (2014), establece en su artículo 630 que la pena privativa de libertad asignada será impuesta en sentencia de primera instancia, la misma que será suspendida a petición de parte dentro de la misma audiencia bajo las 24 horas posteriores siempre, que se asista con requisitos

- La pena privativa de libertad no excederá a de cinco años
- No exista otra sentencia o procedimiento en curso a nombre del sentenciado
- Los antecedentes personales, sociales y familiares del sentenciado, así como gravedad de la conducta sean ejemplos de que no existe necesidad de la ejecución de la pena. (pág. 204)

Este mecanismo no procederá en los casos de delitos contra la integridad sexual y reproductiva, violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar.

La suspensión condicional de la pena a más de ser una técnica legislativa ha acumulado varias reformas, es un mecanismo que induce a que exista un sin número de irregularidades siempre y cuando esta no se aplique al momento correcto, este mecanismo jurídico, llegaría a ser beneficioso o, por el contrario, llegar a entorpecer el debido proceso. La finalidad esencial de todo esto, es de facilitar una tramitación, es decir, que exista celeridad en los procesos.

Al hablar en materia de tránsito legalmente no se podría aplicar este mecanismo, la suspensión condicional de la pena solo se aplica a delitos no mayores de cinco años, sin embargo, filosóficamente es posible esta aplicación, en ciertos casos, la peligrosidad del infractor es leve frente al delito o infracción cometido y por ende ayudaría a la celeridad del debido proceso.

La idea propia de la aplicabilidad de la pena como sanción a un delito

La pena es un instrumento que el estado cuenta para garantizar y salvaguardar los derechos intrínsecos de la persona, sin embargo, hay que partir que una sentencia es aquella resolución que el órgano jurisdiccional emite en base al conocimiento de un caso, se busca, la efectividad de los derechos tanto del posible delincuente como el de la víctima. La pena o sanción como tal irá conforme a las garantías y bajo un debido proceso consagrados por la Constitución de la República del Ecuador. Cabe señalar que la sanción penal, se impone luego del debido proceso, es decir, bajo la imposición en un juicio con todas las exigencias formales y pertinentes del proceso.

La pena como su función lo indica busca la prevención, es decir, evitar los males idóneos a la realización de posibles delitos y a su vez que la sociedad busque justicia por su propia mano. Ferrajoli (2011) expone que existe una aparente igualdad entre pena y el delito, sin embargo, en las realidades contrapuesta por la desigualdad social que ha existido a lo largo de la historia. Sin embargo, por lo mencionado, se tomaría en cuenta que existen garantías que salvaguardan los derechos intrínsecos de la persona y existiría un tratamiento de igualdad y proporcionalidad entre la pena y el delito cometido.

1.2 INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR.

Al hablar de las infracciones de tránsito, se ha enfocado principalmente en las características propias de dicha figura legal, es así que Chávez (1979), expresa que las infracciones de tránsito son típicamente culposas, las mismas son delitos ocasionados por la falta de conciencia y la voluntad de lograr un resultado malo, o dañar a cualquier bien jurídico o persona con el fin de causarle dolor. Dentro de este contexto no hay que dejar pasar por alto que la ley está hecha para todos y no existe ningún tipo de excepción de ninguna naturaleza, por lo tanto, es mera responsabilidad de la potestad jurisdiccional que cuentas los jueces de tránsito al momento de sancionar una conducta inadecuada de los conductores o peatones.

Todos los conductores como peatones o usuarios de la vía, es importante, que tengan una conducta adecuada y a este modo de no llegar a prever un peligro o ser un obstáculo para los conductores para la circulación vial. Tabasso (2003), menciona que la irresponsabilidad, imprudencia por parte de los conductores y peatones constituye un peligro o entorpecimiento para la circulación vial, estos llegan a ocasionar danos irreparables como la muerte de un ciudadano. Lamentablemente en el país, se ha llegado a un estudio donde existe un índice elevado de accidentes de tránsito por la falta de responsabilidad por parte de los conductores y por la imprudencia de los peatones. Es importante recalcar, que se construiría una concientización en la ciudadanía en general.

Infracciones de Tránsito

En el Ecuador las infracciones de tránsito han estado sujetas a varios cambios, desde que fueron contempladas en la Ley de Tránsito de 1963, hasta hoy en día que las contempla el Código Orgánico Integral Penal promulgado en agosto 2014. Al hablar de las infracciones de tránsito es importante establecer que son conductas culposas, las cuales, conllevan obligación civil y solidaria de restaurar daños o perjuicios por la falta del deber objetivo de cuidado. Estas infracciones no serán punibles cuando estas hayan sido producto de un caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobados. Existen organismos propios de control del tránsito, expuestos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 13:

Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes:

- a) El Ministerio del Sector;
- b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y,
- c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados. (pág. 5)

Estos organismos tienen como fin principal la organización, control, planificación, regulación, del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el estado ecuatoriano, se contribuye con el desarrollo socio-económico del país en propósito de lograr el bienestar de la sociedad.

Las infracciones de tránsito son aquellas acciones u omisiones causadas por la falta de cuidado por parte del causante (conductor), es decir, por la falta al deber objetivo de cuidado contemplado en el artículo 146 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal. Según el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 371 manifiesta que las infracciones de tránsito son conductas culposas que afectan la seguridad vial. Por consiguiente, las infracciones de tránsito tienen como característica propia de que cuentan con la culpa, sin embargo, es importante mencionar que dicha figura legal expresa que existirá responsabilidad tanto como para los conductores o como para los peatones.

La Razón de la Culpa.

La culpa hace referencia al descuido de diligencias exigibles a un sujeto. Esto implica que el hecho dañoso, que se le atribuye motiva su responsabilidad civil o penal. Por lo tanto, consiste en la acción u omisión de la conducta debida para evitar un daño, cuando existe una falta al deber objetivo de cuidado.

Según Cabanellas (2014), la culpa es cualquier descuido, falta voluntaria o no, que una persona produce, y que ocasiona un mal o daño. Entonces hablar de culpa, se dice que es el resultado (peligro o daño) típico y antijurídico, no 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.

Dentro del ordenamiento jurídico penal, se aborda la culpa en el Código Orgánico Integral Penal (2014), en su artículo 27 en donde expresa que la culpa es una conducta que, como resultado, se infringe el deber objetivo de cuidado, se produce así, un daño o falta hacia un bien jurídico protegido. El bien jurídico protegido a lo largo del tiempo ha sido implementado para cumplir funciones en la doctrina penal, como criterio base de la clasificación de delitos y contravenciones, es así, un limitante del Orden Penal. Donde a la culpa, no se la aborda como forma de la culpabilidad, sino como parte de la acción típica o del tipo culposo.

La falta del deber objetivo de cuidado dentro del Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 146 inciso 4 numerales 1, 2,3 y 4 establecen la mera producción de resultado no configura infracción al deber objetivo de cuidado el desconocimiento de leyes, reglamentos o cualquier tipo de norma jurídica o técnica de una profesión forma será punible según lo exprese en el tipo penal.

Según Zambrano (2014), establece:

[...] Hoy en día es más compleja la delimitación más o menos precisa de la estructura de la culpa. Ha aumentado los riesgos inherentes a la convivencia social de nuestros días y no puede haber una restricción total de actividades

necesarias, aumenta también la exigencia social del deber objetivo de cuidado, los factores de prevención y seguridad que deben emplearse y que a no dudarlo deberán mejorar conforme se incrementan el riesgo [...] (pág. 203).

Entonces, el fin principal es la prevención que existirá en los tipos penales hacia la falta del deber objetivo de cuidado, también es importante mencionar que las normas son una orden pura, que no busca ser motivada en base a una pena, que se deriva por el resultado jurídico que tiene su trasgresión. Las leyes son proposiciones que pertenecen al ámbito del deber ser que encuentran su reconocimiento legislativo en las leyes penales y que obligan o prohíben conductas a una sociedad, con el fin de precautelar los bienes jurídicos protegidos.

Fundamentación histórica

En términos históricos y jurídicos hablamos de una Constitución de la República del Ecuador (2008) que en su articulado 394 expresa que es deber del estado garantizar la libertad de todo tipo de transporte dentro del territorio nacional, sin que exista ninguna excepción de ninguna naturaleza, es decir, el transporte, no se encuentra encadenada o con algún tipo de restricción por parte del sector público o por leyes sobre quienes cuentan con la responsabilidad, administración, control, organización y sanción de las actividades de tránsito y seguridad vial.

Torres (2004) manifiesta que en el año de 1963, en el Ecuador, no se contaba con una norma legal que regulara esta figura legal como son las infracciones de tránsito, motivo por el cual, la circulación vial no era un problema de preocupación por parte del Estado, tanto así que la primera agencia de tránsito fue fundada en el año de 1906, con el pasar del tiempo, se fundó en la ciudad de Quito un servicio de tranvías, la misma que fue desarrollada por la empresa TRANWAY COMPANY, este servicio de tránsito culminó sus funciones en el año de 1946.

En 1963 fue promulgada la primera Ley de Tránsito, la cual, fue expedida por la Junta Militar de aquel Gobierno, la misma que tuvo como objetivo principal el de regular el tránsito terrestre.

En el año de 1979 luego de la caída del Gobierno de Velasco Ibarra, el Consejo Supremo de aquel Gobierno promulgo un decreto No. 3809, el cual, buscaba que se cumpliera un debido proceso en cuanto las infracciones, con el fin de, que se pueda resolver en una brevedad los juicios, sin embargo, esta ley estuvo poco tiempo y la misma fue derogada. Sin embargo, esta reforma ha sido una de las más destacadas hasta la actualidad, la misma consta temas importantes como la negligencia y la imprudencia, temas que las normas antepuestas no tomaban en cuenta.

Al analizar ciertas vicisitudes históricas, es importante señalar que, en el gobierno de Jamil Mahuad, fue donde marco el inicio de una profunda reforma en la Ley de tránsito, se puso en marcha el control de unidades de tránsito en cuanto a la contaminación atmosférica, entre otros conflictos del transporte a nivel nacional. Después de dicha reforma con el pasar del tiempo, se fue promovió varios conflictos con el control y la organización del transporte como de igual forma con los transportistas públicos.

Finalmente, en la actualidad, se promulgo la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el cual, fue publicado el 03 de junio del 2009, el mismo que bajo lineamientos constitucionales tiene por fin principal la organización, planificación, regulación, control del transporte terrestre y la seguridad vial, con el objetivo de salvaguardar la integridad de las personas y los bienes a, que se puedan trasladar de un lugar a otro con seguridad.

A modo de conclusión de lo expuesto anteriormente, es necesario, destacar que las leyes anteriores no contaban con la suficiente organización, por lo que, se dejaba de lado temas importantes para la seguridad vial, sin embargo, en la presente ley cabe recalcar que está compuesta por derechos y garantías constitucionales que van en relación con el control del transporte terrestre y la seguridad vial.

Fundamentación legal

Referente a las normas legales que contemplan el transporte, el tránsito y la seguridad vial, se encuentra con respaldo en la norma suprema del Estado:

La Constitución de la República del Ecuador (2008), exponen su artículo 394 que es deber del estado en garantizar la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro de su territorio, sin ningún tipo de excepción, en tal virtud de lo dicho el Estado regula y controla el transporte de cualquier tipo en los límites de su competencia territorial. Consecuentemente, se hace referencia a la parte importante en cuanto a la aplicación del derecho y de sus normas. La Constitución de la República del Ecuador (2008), en su artículo 424 manifiesta que la constitución es la norma suprema y que las normas irían en conformidad con las disposiciones constitucionales, en caso contrario, estas no contarán con eficacia jurídica. Por lo expuesto anteriormente, se entiende que la constitución prevalecerá por cualquier norma jurídica o del poder público, la misma cuenta con los principios y garantías constitucionales, motivo por el cual, salvaguarda los derechos más favorables para los ciudadanos.

Al hablar a profundidad de las infracciones de tránsito podemos encontrarlas en el Código Orgánico Integral Penal (2014), en su artículo 371 manifiesta que las infracciones de tránsito son acciones u omisiones de carácter culposo que atentan a la seguridad vial. Sin embargo, las infracciones de tránsito, se clasifican en delitos y contravenciones, cuya diferenciación es aplicable en la pena de acuerdo a la valoración de los legisladores.

Contravenciones de Tránsito

Al hacer referencia a lo que son las contravenciones de tránsito podemos manifestar que estas son consideradas como acciones u omisiones contrarias a la ley, sin embargo, estas están contempladas en el Código Orgánico Integral Penal, actualmente este cuerpo legal contiene todas las disposiciones que regulan el Tránsito, Transporte y Seguridad Vial. Carrara (2000), señala que las contravenciones son hechos que consisten en la contradicción material entre la ley y el hecho con independencia de la intención de causar daño, y del conocimiento de transgredir una ley. Normalmente, se entiende que las contravenciones son aplicadas o se producen por situaciones de negligencia, imprudencia o inobservancia de las normas de tránsito, motivo por el cual, estos son de mínima gravedad.

Estos tipos penales están contemplados en la norma penal, los cuales, están divididos según una escala gradual de gravedad. Existen nueve categorías de contravenciones de tránsito.

Fundamentación Legal

Hacemos referencia a la norma penal en donde, se encuentran contempladas las contravenciones de tránsito. Según el Código Orgánico Integral Penal (2014) en sus artículos 383 al 392 expone todos los grados de contravenciones de tránsito.

Tipos de contravenciones

Contravenciones de Tránsito de Primera Clase:

Según el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 386 expone las contravenciones de tercera clase, las cuales, serán sancionadas con tres días de prisión, una multa de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General y a su vez la reducción de diez puntos en su licencia de conducir. Las contravenciones antes mencionadas según la norma, se describen de la siguiente manera:

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

Fuente: Elaborado por Michelle Barrionuevo información obtenida del Código Orgánico Integral Penal 2014.

En el caso número 1, no se aplicará la reducción de los puntos.

Serán sancionadas con dos SBU, reducción de 10 puntos en el registro de la licencia de conducir y la retención del vehículo por un plazo mínimo de siete días. Las contravenciones descritas de la siguiente manera:

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

2) La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

3) Las personas que participen con un vehículo a motor en competencias en la vía pública.

Fuente: Elaborado por Michelle Barrionuevo información obtenida del Código Orgánico Integral Penal 2014,

1.2.5.2 Contravenciones de Tránsito de Segunda Clase:

Según el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 387 expone las contravenciones de tercera clase, las cuales, serán sancionadas con una multa del 50% de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General y a su vez la

reducción de nueve puntos en su licencia de conducir. Las contravenciones antes mencionadas según la norma, se describen de la siguiente manera:

1) La/el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general
2) La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.
3) La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.
4) La/el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.
5) La/el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

Fuente: Elaborado por Michelle Barrionuevo información obtenida del Código Orgánico Integral Penal 2014,

Para ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se les aplicara únicamente la sanción pecuniaria.

Contravenciones de Tránsito de Tercera Clase:

Según el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 388 expone las contravenciones de tercera clase, las cuales, serán sancionadas con una multa del 40% de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General y a su vez la reducción de siete puntos cinco puntos en su licencia de conducir. Las contravenciones antes mencionadas según la norma, se describen:

<p>1. La/el conductor que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: zonas de seguridad, curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de estos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos</p>
<p>2. La/el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.</p>
<p>3. La/el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.</p>
<p>4. La/el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.</p>
<p>5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las</p>

disposiciones de los respectivos reglamentos.
6. Las personas que roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras
7. La/el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.
8. La/el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retro reflectivas previstas en los reglamentos de tránsito
9. La/el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

Fuente: Elaborado por Michelle Barrionuevo información obtenida del Código Orgánico Integral Penal 2014.

Para los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se aplicara únicamente la sanción pecuniaria.

Contravenciones de Tránsito de Cuarta Clase:

Según el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 389 expone las contravenciones de cuarta clase, las cuales, serán sancionadas con una multa del 30% de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General y a su vez la reducción de seis puntos en su licencia de conducir. Las contravenciones antes mencionadas según la norma, se describen de la siguiente manera:

<p>1. La/el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.</p>	<p>7. La/el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos debiendo, además, retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.</p>
<p>2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.</p>	<p>8. La/el conductor profesional que, sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.</p>
<p>3. La/el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes</p>	<p>9. La/el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.</p>

<p>4. Las/los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.</p>	<p>10. La/el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.</p>
<p>5. La/el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito</p>	<p>11. La/el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retro reflectivas</p>
<p>6. La/el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.</p>	<p>12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.</p>

Fuente: Elaborado por Michelle Barrionuevo información obtenida del Código Orgánico Integral Penal 2014.

Si el vehículo es nuevo el propietario tendrá un plazo máximo de treinta días para obtener la documentación correspondiente.

Para ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se aplicara únicamente la sanción pecuniaria.

Contravenciones de Tránsito de Quinta Clase:

Según el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 390 expone las contravenciones de quinta clase, las cuales, serán sancionadas con una multa del 15% de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General y a su vez la reducción de cuatro puntos en su licencia de conducir. Las contravenciones antes mencionadas según la norma, se describen de la siguiente manera:

1. La/el conductor que, al descender por una pendiente, apague el motor de su vehículo	12. La/el conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.
2. La/el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos	13. La/el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.
3. La/el conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.	14. La/el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento

<p>4. La/el conductor de un vehículo a diésel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos de tránsito.</p>	<p>15. La/el conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando</p>
<p>5. La/el propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.</p>	<p>16. La/el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto</p>
<p>6. La/el conductor de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.</p>	<p>17. La/el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas</p>
<p>7. La/el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo</p>	<p>18. La/el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos, avenidos y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías.</p>
<p>8. La/el conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones</p>	<p>19. La/el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de</p>

reglamentariamente previstas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.	los ciclistas.
9. La/el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.	20. La/el conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
10. La/el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.	21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes
11. La/el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.	22. La/el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta.

Fuente: Elaborado por Michelle Barrionuevo información obtenida del Código Orgánico Integral Penal 2014.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se aplicara únicamente la sanción pecuniaria.

Contravenciones de Tránsito de Sexta Clase:

Según el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 391 expone las contravenciones de sexta clase las cuales serán sancionadas con una multa del 10% de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General y a su vez la reducción de tres puntos en su licencia de conducir. Las contravenciones antes mencionadas según la norma se describen de la siguiente manera:

<p>1. La/el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.</p>	<p>8. La/el conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas o similares.</p>	<p>15. La/el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.</p>
<p>2. La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.</p>	<p>9. La persona que conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso, además, de la sanción prevista en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o</p>	<p>16. La (sic) personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realice actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.</p>

	sirenas del vehículo	
3. La/el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.	10. La/el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito.	17. La/el propietario de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que preste sus servicios en la vía pública
4. La/el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.	11. La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas anti solares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica	18. La/el propietario de vehículos de servicio público, comercial o privado que instale en sus vehículos equipos de vídeo o televisión en sitios que puedan provocar la distracción del conductor.

<p>5. La/el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicular</p>	<p>12. La/el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.</p>	<p>19. La/el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.</p>
<p>6. La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse</p>	<p>13. La/el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas</p>	<p>20. La/el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio</p>

sin combustible.	preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales.	de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.
7. La/el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito	14. La/el conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles, con las luces apagadas.	21. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir

Fuente: Elaborado por Michelle Barrionuevo información obtenida del Código Orgánico Integral Penal 2014.

Para los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se aplicara únicamente la sanción pecuniaria.

Contravenciones de Tránsito de Séptima Clase:

Según el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 392 expone las contravenciones de séptima clase las cuales serán sancionadas con multa equivalente al 5% de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General y a su vez la reducción de un 1.5 puntos de su licencia de conducir. Las contravenciones antes mencionadas según la norma se describen de la siguiente manera:

<p>1. La/el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos</p>	<p>8. La/el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.</p>
<p>2. La/el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.</p>	<p>9. La/el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.</p>
<p>3. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.</p>	<p>10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.</p>
<p>4. La/el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional</p>	<p>11. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas</p>
<p>5. La/el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de</p>	<p>12. La/el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.</p>

tránsito.	
6. La/el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.	13. La/el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.
7. La/el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.	14. La/el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva. 15. La/el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.

Fuente: Elaborado por Michelle Barrionuevo información obtenida del Código Orgánico Integral Penal 2014.

Para los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se aplicara únicamente la sanción pecuniaria.

1.3 EL COMETIMIENTO DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD EN EL CANTÓN AMBATO

La legislación ecuatoriana define a las infracciones y contravenciones de tránsito, aquellas que son de diversa índole, para las cuales, se establece reglas de conducta, que garantizan tanto el desarrollo del Estado, así como la convivencia pacífica de sus

ciudadanos en la sociedad. Por lo dicho, las infracciones o contravenciones, constituyen conductas típicas y antijurídicas que afectan los intereses de carácter público, propios a la tranquilidad y seguridad de la sociedad para la construcción de una convivencia social pacífica.

Fundamentación legal

En el Código Orgánico Integral Penal contempla las contravenciones de tránsito, las cuales son clasificadas según una escala de gravedad. Al hablar de las infracciones más graves, se entiende que estas no cuentan con la multa, motivo, por el cual, se aplicará lo que el Código Orgánico Integral Penal (2016) en su articulado 70 expresa que la multa, se constituirá como una pena principal, sin embargo, esta sanción tiene que estar conforme a lo dispuesto en el principio de proporcionalidad y a las garantías propias de un debido proceso. Cabe señalar que es incomprensible que las contravenciones de mayor gravedad cuenten con una pena pecuniaria igual a la que causa una menor afectación.

En el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 386 numeral 3 tipifica como contravención de primera clase la cual, consta que la persona que al conducir ha excedido los límites de velocidad fuera del rango moderado, cuenta como penas principales las siguientes:

Tabla 1. Sanciones

Clases de Penas	Escala
Pena privativa de libertad	Tres días.
Multa	Un salario básico unificado.
Administrativa	Reducción de 10 puntos en la licencia de conducir.

Fuente: Información derivada del Código Orgánico Integral Penal

De igual forma en el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 389 numeral 6 considera como contravención de cuarta clase el conducir con exceso de velocidad dentro del rango moderado, y se adjudica para los contraventores que cometan lo descrito en este tipo penal, las siguientes penas de carácter principal:

Tabla 2. Sanciones

Clases de Penas	Escala
Multa	30 % de un Salario básico unificado
Administrativa	Reducción de 6 puntos en la licencia de conducir.

Fuente: Información derivada del Código Orgánico Integral Penal.

Sin embargo, en lo expuesto anteriormente cabe recalcar que en estos tipos penales la multa resulta una pena principal, el Código Integral Penal, manifiesta que la multa es una sanción propia del tipo penal. Con lo dicho, cabe señalar, que en el caso del artículo 386 numeral 3, se verifica una triple sanción, mismo que ha estado en constante cuestionamiento y por ende esta infracción fue tema de la sentencia de Corte Constitucional, en donde, se alegaba que dichas infracciones contaban con la cometan lo, sin embargo, el Código Orgánico Integral Penal en el artículo 70 manifiesta que la multa será aplicada con carácter principal así exista una pena privativa de libertad, por lo que, es evidente que existe un incoherencia jurídica y una falta de argumentación en dicha sentencia, no se revisó lo que expone el ordenamiento jurídico penal. Sin embargo, existe una inconstitucionalidad, las sanciones no van acordes a lo dispuesto en la norma suprema en cuanto al principio de proporcionalidad entre la comisión del delito y la pena, se referencia específicamente a la multa.

Criterio jurídico-social de la reincidencia de las contravenciones de velocidad en el cantón Ambato.

En el Ecuador al hablar de infracciones de tránsito desde muchos años atrás, se ha pasado por alto los intereses de los ecuatorianos, y estos solo han tomado en cuenta intereses políticos, muchas de estas leyes y reformas, se han encaminado a una ley recaudatoria. Más allá de sanciones recaudatorias que buscan el beneficio de instituciones privadas, es importante, que se tome en cuenta tanto las normas pertenecientes a la problemática, estas llegan a violentar derechos propios de las personas. Sin embargo, al hablar de penas accesorias, se ha evidenciado que no existen en materia de tránsito, en cuanto a la aplicabilidad de cada proceso de tipos

de contravenciones específicamente las de exceso de velocidad, se evidencia, las tres sanciones impuestas en el tipo penal son de carácter principal, sin embargo, existe una evidente inconstitucionalidad, en referencia a lo expreso en el Art. 76 de CRE. Al hablar de si las penas son fuente de reincidencia al momento de cometer una contravención de tránsito por exceso de velocidad específicamente en la ciudad de Ambato, podemos analizar y llegar a la conclusión que las penas impuestas no son parte de la reincidencia de los conductores, sino esto es problema radica en cuanto a la cultura y a la educación vial de los ciudadanos, motivo por el cual, existen varias reformas, que se han debatido en la comisión y, se ha propuesto, que conductores tengan la experticia suficiente para asumir la responsabilidad frente al volante en las diferentes modalidades, así como de igual manera, implementar formación de educación vial en los diferentes centros educativos de la ciudad, para que así, se construya una seguridad vial oportuna. Sin embargo, es evidente que estas penas son excesivas a la gravedad del delito cometido, por lo que, propone, que se analicé estas penas en base a parámetros idóneos que busqué una equidad e igual tanto para la sociedad, el infractor y la víctima. La ley garantiza la vida y la integridad de las personas es importante que esta ley sea analizada de manera integral, para que así, se cumpla la normativa de tránsito.

CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLOGICO

2.1 Metodología de la Investigación

En la realización del presente trabajo de investigación, se ha obtenido en base a un paradigma crítico propositivo, por lo cual, se ha analizado criterios jurídicos y doctrinarios acerca de las penas accesorias a la privativa de libertad en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, así como de igual manera, se ha identificado la reincidencia de estas en el cantón Ambato. Motivo, por el cual, se ha llegado a la necesidad de identificar y analizar dichas variables para su debida comprensión.

El tipo de investigación fue teórica-descriptiva, se partió en base a la investigación de varios autores, por consiguiente, lo que las normas exponen acerca de las penas accesorias a la privativa de libertad en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, lo cual, buscaba definir las penas accesorias en materia de tránsito. Se llegó a definir en base a dos premisas como el de penas y el de pena privativa de libertad y, a su vez, se caracteriza tanto, la multa administrativa como la pecuniaria. Sin embargo, dentro de la esfera de investigación, no se ha podido constatar la accesorabilidad, por lo cual, se ha utilizado mecanismos jurídicos los cuales han podido esclarecer las dudas del porqué, se dio la cualidad de accesorias a dichas sanciones.

Dentro de los métodos prácticos al hablar de la fundamentación jurídica y doctrinariamente de las penas accesorias a la privación de libertad para una explicación sobre su sentido y finalidad, se pudo realizar en base a definiciones en la esfera de investigación teórica y doctrinaria con un tinte histórico y crítico.

El objetivo propuesto para la identificación de los tipos de sanciones en materia de infracciones de tránsito por exceso de velocidad estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal para conocer los efectos de su aplicación, se tomó en cuenta las

contravenciones estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal y, se analizó tanto el contexto social como doctrinario se tiene como resultados un análisis tanto crítico como social.

La presente investigación conserva un enfoque cualitativo, al momento de la recolección de datos se han utilizado las entrevistas a Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito del Cantón Ambato, además, entrevistas dirigidas a abogados del libre ejercicio tanto del sector público como privado, es esencial en el trabajo de investigación para un posterior entendimiento de las penas accesorias a la privativa de libertad en materia de tránsito.

Finalmente, para el desarrollo del análisis crítico jurídico y social de la incidencia que tienen estas penas accesorias a la privativa de libertad para el cometimiento de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato se realizó entrevistas a profesionales. Por tanto, se obtuvo resultados que ayudó a la realización de un criterio jurídico social, el mismo que fue analizado y verificado a un contexto netamente social de si existe la reincidencia en las infracciones de tránsito por exceso de velocidad.

2.2 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Los modos de investigación fueron la bibliográfica documental, con la cual, se investigó de manera doctrinaria las generalidades de la pena, así como de igual forma la clasificación de pena y conceptos que se tratan, conjuntamente se utilizó el estudio de campo, el cual, permitió analizar la problemática de la aplicación de las penas accesorias a la privativa de libertad en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad mediante entrevistas a especialistas en materia de tránsito

Las técnicas practicantes para la recolección de la información y de datos, fueron las entrevistas aplicadas de manera escrita y verbal a través de un cuestionario estructurado de 6 preguntas concernientes al tema de investigación y a su problemática, dirigidas hacia dos jueces de la Unidad Judicial de Tránsito del cantón Ambato los cuales aceptaron ofrecer dicha información por medio de un oficio entregado a el Dr. Rene Carranza Director Provincial del Consejo de la Judicatura de

la Provincia de Tungurahua. Conjuntamente a 3 abogados especialistas en materia de tránsito del mismo cantón, los cuales respondieron las preguntas de dichas entrevistas de acuerdo a su formación profesional, así como la de su trabajo continuo.

2.3 Población y muestra

En la presente investigación, se ha tomado en cuenta en la Provincia de Tungurahua en el respectivo foro de abogados el cual, no se ha reflejado un número exacto del cual, esta constituidos, por lo que, han sido entrevistados directamente 3 abogados de libre ejercicio especialistas en Materia de Tránsito. Conjuntamente, se ha tomado en cuenta a los Jueces de la Unidad judicial de Tránsito de la Provincia de Tungurahua los cuales fueron entrevistados directamente a dos expertos. Finalmente, por la poca información, no se aplicó una formula estadística para llegar a una muestra específica.

Tabla 3. Población

Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito de la Provincia de Tungurahua	Numero
Dr. Omar Gallardo	2
Dr. Klever Pazmiño	
Abogados de Libre ejercicio especialistas en Materia de Tránsito	Numero
Dra. Mónica Villacís	3
Dr. Édisson Yáñez	
Dra. Diana Rodríguez	
Total	5

Fuente: Elaboración propia, a partir de la información obtenida en la Unidad Judicial de Tránsito y en esfera de profesionales de derecho.

CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Presentación de resultados

La investigación realizada posee un enfoque epistemológico cualitativo, es así como, en la recolección de la información para la validación, se empleó la técnica de la entrevista dirigida a los Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito del Cantón Ambato, quienes son los encargados de ejecutar la potestad jurisdiccional y quienes están al tanto sobre la eficacia y eficiencia de los procesos de contravenciones de tránsito en el canto Ambato.

Tabla 4. Entrevista dirigida hacia los jueces de la Unidad Judicial de Tránsito de la Provincia de Tungurahua.

Pregunta	Juez 1 Dr. Omar Gallardo	Juez 2 Dr. Klever Pazmiño	Análisis
<p>1. ¿Considera usted que la multa pecuniaria como administrativa en infracciones de tránsito deben ser aplicadas como penas accesorias?</p>	<p>Al referirnos a las penas accesorias, hay que entender su significado, esto es: penas accesorias a) Suspensión de empleo o cargo público, que en el ámbito de tránsito sería que cuando una persona es sentenciada por delito o contravención, para cumplir su condena, no podrá ir a laborar en su trabajo, se respeta, incluso en ocasiones lamentablemente la</p>	<p>A mi manera de ver esta clase de penas, es decir, pecuniarias como administrativas están establecida en el Código Orgánico Integral Penal como penas principales de acuerdo a la infracción cometida, sin embargo, al hablar de penas accesorias se tendría en claro que conlleva estas penas accesorias, es decir, entenderlas como tal. Ejemplo la inhabilidad del voto</p>	<p>Con respecto a lo dicho es evidente que existe un concepto erróneo acerca de las penas accesorias al momento de hablar de penas pecuniarias como administrativas, sin embargo, es evidente que, al hablar de penas accesorias, se entiende que son sanciones u omisiones que no están especificadas o descritas en el tipo penal, sino que estas son aplicadas en derivación de la</p>

	<p>pérdida de su trabajo. b)</p> <p>Inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de condena, de la misma manera cuando una persona cumple una sentencia ejecutoriada no podría ejercer su derecho al voto (Art. 56 y 68 COIP, en concordancia con el Art. 64.2 de la Constitución de la República del Ecuador). Ya a lo referente a la pregunta de que las penas pecuniarias y administrativas deban ser aplicadas como penas accesorias, está consta en la ley, que se aplica como tales, cuando existe una sentencia condenatoria, es estas penas principales en</p>	<p>cuando se cumpla una sentencia condenatoria. Es decir, son penas que por el cometimiento de un delito o infracción se podría cumplir de distinta manera. Al respecto de la pregunta las penas pecuniarias como administrativa como ley lo dispones son penas principales al tipo penal.</p>	<p>sanción principal cabe el caso de la suspensión de un empleo o cargo público. Por lo que, los jueces establecen que se adhieren a lo expuesto en la norma legal, es decir, que las penas pecuniarias como administrativas son netamente principales. Sin embargo, dentro del Código Orgánico integral penal existe una contradicción , al momento de analizar, se verídico que según el artículo 70 que habla de la aplicación de multas expone en su inciso último que cuando una infracción no cuente con una sanción privativa de libertad la multa será ejecutada de manera</p>
--	--	--	--

	materia de tránsito.		accesoria, sin embargo, en las infracciones de tránsito por exceso de velocidad expuestas en el art.386 numeral 3, se aplica tres días de prisión, una multa de un SBU y la reducción de diez puntos en el registro de la licencia de conducir, es evidente que existe una incoherencia al momento de hablar de penas accesorias y a su vez de su aplicabilidad, por lo que, se tiene que en clarecer dicho concepto.
2. ¿Considera usted que existe asimetría entre el monto de la multa y el ingreso	Al hablar de las multas y montos creo que son elevadas al estar a la altura del Salario Básico	Las multas señaladas en la ley son determinadas por el legislador de acuerdo a un	No existe una asimetría proporcional al monto de la multa y al ingreso promedio de

<p>promedio de los ciudadanos?</p>	<p>Unificado del Trabajador en General (394,00 USD), es que el legislador al establecer esos montos creyó que por el alto costo las personas iban a dejar de cometer delitos y contravenciones de tránsito, sin embargo, estadísticamente, se refleja todo lo contrario, existe anualmente un porcentaje muy alto de muertes por accidentes de tránsito así como la reincidencia de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad.</p>	<p>análisis correspondiente y a su vez estas están diseñadas en base a los parámetros de proporcionalidad, gravedad e incidencia de las infracciones de tránsito, sin embargo, dentro de esta categoría de infracciones de tránsito la multa esta sobre el monto de un SBU en casos específicos, es decir, existe una desproporción evidente.</p>	<p>los ciudadanos , estas sanciones están por el alto de un salario básico unificado del trabajador en general, es decir, sobre los 394, 00 USD, y a su vez al hablar de una sanción pecuniaria en materia de tránsito es evidente que no es una sanción preventiva sino más recaudadora , la misma es aplicada bajo ordenanzas municipales , existe otras jurisdicciones como el Guayas, Ibarra, Cuenca donde estas son aplicadas en base al promedio de ingreso del contraventor, sin embargo, en la jurisdicción al hablar de radares busca que el conductor infrinja la ley y este sea sancionado con un monto</p>
---	--	---	--

			excesivo.
<p>3. ¿Cree usted que el incremento de penas en general reduce la incidencia de infracciones culposas?</p>	<p>Respecto de incrementar las penas pecuniarias o privativas de libertad para evitar el cometimiento de infracciones creo que no cumple con este fin lo que realmente hace falta es una cultura vial a todo nivel, tanto como peatones y conductores, no siempre es culpable el conductor.</p>	<p>Referente a lo expuesto anteriormente no creo que el incremento de las penas reduzca la incidencia de infracciones culposas de tránsito, lo que realmente falta es una educación socio cultural, existe a diario reincidencia de contravenciones de tránsito.</p>	<p>Existe una teoría de la criminalidad donde, se entiende que las penas serian aplicadas de acuerdo a la gravedad del delito o infracción cometida, sin embargo, la ley al hablar de sanciones en cuanto a las infracciones culposas son netamente recaudadoras y no preventivas, es decir, existe un endurecimiento evidente en varias infracciones específicamente las de exceso de velocidad y estas claramente no han influenciado a la reincidencia del cometimiento de</p>

			<p>dichas infracciones , diariamente, se impugna y , se aplica procesos de infracciones de tránsito. En el Ecuador, se estableció una política de seguridad el aumentar las penas a las infracciones más recurrentes con el objetivo de reducir los índices del cometimiento de infracciones. Sin embargo, varios tratadistas como Cesar de Beccaria, han manifestado que aumentar las penas no es el camino más correcto para reducir dicho cometimiento, sino el fortalecimiento del sistema judicial para aumentar la certeza</p>
--	--	--	--

			del castigo.
<p>4. ¿Considera usted que deberían endurecerse las penas expuestas en la norma para las infracciones de tránsito por exceso de velocidad?</p>	<p>Del exceso de velocidad, es relativa la pena pecuniaria y privativa de libertad, así tenemos en los casos de exceder los límites de velocidad dentro del rango moderado, establece una multa del 30% del SBU y la reducción de 6 puntos al registro de la licencia de conducir, en lo que estoy de acuerdo: mientras que, cuando los límites de velocidad, se exceden fuera del rango moderado la pena es una multa de un SBU, reducción de diez puntos al registro de la licencia de conducir y una</p>	<p>Al hablar de endurecimiento de las sanciones expuestas en las infracciones de tránsito por exceso de velocidad a manera personal tiene que mantenerse, sin embargo, si propondría la verificación en cuanto a la pena privativa de libertad. Es decir, que se realice un estudio en cuanto a si, se aplicaría o no., personalmente no estoy de acuerdo</p>	<p>Es evidente que existes penas excesivas a la gravedad del delito, es por ello, que no tiene que endurecerse dichas sanciones sino más bien buscar o proponer mecanismo para erradicar dicho cometimiento de infracciones por exceso de velocidad como el de restaurar una ley preventiva desde la educación básica, es decir, fomentar una seguridad vial desde los peatones hasta los conductores profesionales, no siempre es culpa del conductor. Motivo por el cual, el no</p>

	<p>privativa de libertad de tres días, con lo que no estoy de acuerdo, estadísticamente los excesos de velocidad fuera del rango moderado, se dan en carreteras , que es cuando uno sale de viaje con su familia y seres queridos, la cual, representa una violación de derechos de la familia, de los menores de edad, por lo que, propondría eliminar la privación de libertad y establecer solo la multa y la administrativa reducción de puntos</p>		<p>endurecerse las sanciones sino más bien ser revisadas, claramente existe incoherencias al momento de la aplicabilidad.</p>
<p>5. ¿Cree que con la aplicación de las penas accesorias en materia de</p>	<p>Art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador dice: el derecho de la seguridad jurídica,</p>	<p>Las penas accesorias serian proporcional a la infracción, que se comenta, sin embargo, en la</p>	<p>La constitución en su Artículo 76 numeral 6, consagra que: “. La ley establecerá la debida</p>

<p>tránsito se cumple con la norma constitucional?</p>	<p>se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas a las autoridades competente, por lo que, aplicar las penas establecidas como consecuencia del cometimiento de una infracción o delito es constitucional y legal.</p>	<p>constitución expone que toda sanción que sea clara y justificada será constitucional.</p>	<p>proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas y de otra naturaleza". En este sentido, las autoridades competentes tienen que, realizar una cuidadosa tipificación de las conductas ilícitas y la medición razonable de sus consecuencias, a través de una gradación adecuada de las reacciones punitivas frente a los bienes jurídicos afectados y las lesiones causadas. En el mismo sentido, a modo de referencia, conviene establecer que la Corte Interamericana de Derechos Humanos, en la sentencia emitida en el caso Usón Ramírez vs. Venezuela, señaló que "... la</p>
---	---	--	---

			<p>racionalidad y proporcionalidad conducir la conducta del Estado en el desempeño de su poder punitivo, evitar así tanto la lenidad característica de la impunidad como el exceso y abuso en la determinación de las penas.</p>
<p>6. ¿Cree que las penas en el COIP en el ámbito de tránsito deben ser revisadas para su correcta adecuación al bien jurídico afectado?</p>	<p>Creo revisar las penas, respecto de los montos y el tiempo de privación de libertad, por ejemplo, el conducir un vehículo de servicio público en estado de embriaguez, es una pena privativa de libertad de NOVENTA DIAS extremadamente</p>	<p>De verdad algunas normas tienen que ser revisadas en cuanto a las sanciones no solamente de tránsito, pues existen algunas incoherencias y contradicciones en especial en cuanto a la proporcionalidad de estas, pues hay delitos que tienen una sanción menos drástica que las</p>	<p>Existe una variedad de delitos como infracciones y por ende existe varios vacíos, incoherencias, desproporciones legales al momento de la aplicación de penas. Es por ello que, se revisaría no solamente las sanciones expuestas en el ámbito de tránsito sino a su vez</p>

	<p>desproporcionada y a su vez queda en un vacío legal respecto de que el vehículo es de servicio público pero si está o no con pasajeros en su interior, claro que estaría violentando un derecho constitucional al trabajo, a la familia, sin que se entienda, que se quiere justificar que un conductor de servicio público pueda conducir en estado de embriaguez.</p>	<p>propias sanciones.</p>	<p>en varios delitos, estos tienen sanciones menores a la gravedad del delito cometido, caso contrario, son las infracciones de tránsito, estas mantienen sanciones excesivas y desproporcionales a la gravedad del delito, nadie sale con el objetivo de dañar o causar daño a un bien jurídico protegido.</p>
--	--	---------------------------	---

Fuente: Elaboración por Michelle Barrionuevo en base a datos proporcionados por los Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito de la Provincia de Tungurahua.

Tabla 5. Entrevista dirigida hacia Abogados de libre ejercicio especialistas en materia de Tránsito de la Provincia de Tungurahua.

Preguntas	Abogado 1 Dr. Mónica Villacís	Abogado 2 Dr. Edison Yáñez	Abogado 3. Dra. Diana Rodríguez	Análisis
<p>1. ¿Considera usted que la multa pecuniaria como administrativa en infracciones de tránsito deben ser aplicadas como penas accesorias?</p>	<p>Si, sin embargo, estas penas serian aplicadas en menor proporción, estas sanciones son inconstitucionales, son excesivas a la calidad de delito expuesto.</p>	<p>Si estoy de acuerdo que estas sanciones, se apliquen como accesorias.</p>	<p>Sí, pero no estoy de acuerdo a la proporción con la que es aplicada.</p>	<p>De lo expuesto por los expertos en materia de tránsito, se ha evidenciado que coinciden con lo dicho que estas penas serian accesorias, sin embargo, dentro de la norma no especifican ese carácter accesorio, sino más bien existe</p>

				inconstitucionalidad en relación con el delito y la pena expuesta.
<p>2. ¿Considera usted que existe asimetría entre el monto de la multa y el ingreso promedio de los ciudadanos?</p>	<p>No, es evidente que estas sanciones no sean proporcionales al hecho ilícito cometido. Evidentemente, se atenta a la norma suprema como es la Constitución. Cabe recalcar que en la ciudad existe este problema con frecuencia, estas sanciones, al hablar de la multa, Guayas, por ejemplo, que estos temas</p>	<p>No existe equidad e igualdad con la comisión del delito. La multa en mucho de los casos es demasiado excesiva con un sueldo básico que un chofer percibe al mes.</p>	<p>Es evidente que la multa es demasiado alta en comparación a la contravención cometida, es más existen en otros tipos de contravenciones que existen sanciones fuera de lo establecido.</p>	<p>Efectivamente existe una desproporción entre los ingresos mensuales de los ciudadanos con las multas impuestas por los legisladores, cabe recalcar que los posibles infractores son choferes que al mes ganan entre los 350 y 400 dólares monto que no cubre con las diversas infracciones</p>

	son tratados de mejor manera.			que pudiera llegar a tener.
3. ¿Cree usted que el incremento de penas en general reduce la incidencia de infracciones culposas?	No, al incrementarlas penas, no se erradicará la violencia o en este caso, la negligencia. Se establece buscar otros mecanismos como la educación vial tanto para los peatones como para los conductores.	No estoy de acuerdo con el incrementar las sanciones para que no existan delitos, muchas de estas sanciones son excesivas independientemente en las de tránsito.	No, es evidente que no es el mejor camino implementar penas excesivas, a veces como en este caso, el problema es más cultural.	El medio idóneo para, que se reduzca la criminalidad es la construcción de una sociedad con armonía y la construcción y fortalecimiento de un sistema jurídico estable, mas no el incremento de sanciones excesivas que solo buscan el violentar derechos propios de la familia como del conductor.
4. ¿Considera usted	No, deberían implementar	No, se debería analizar	No, deberían analizar lo	No, se deber endurecer

<p>que deberían endurecerse las penas expuestas en la norma para las infracciones de tránsito por exceso de velocidad?</p>	<p>la prevención bajo un estudio de señaléticas, educación vial, educación para los conductores.</p>	<p>exhaustivamente lo expuesto en el COIP en cuanto a las sanciones expuestas en este problema.</p>	<p>que manifiesta el COIP, existe una sanción de privación de libertad que en lo personal me parece fuera de lugar, la gravedad del delito es menor para diferentes infracciones que existen.</p>	<p>como los expertos lo manifiestan otros mecanismos como lo de la educación vial, que se implemente desde una educación básica, para que se vaya a construir un futuro armónico social.</p>
<p>5. ¿Cree que con la aplicación de las penas accesorias en materia de tránsito se cumple con la norma constitucional?</p>	<p>No evidentemente, se violentan no solo derechos del infractor sino de su familia tanto al hablar con temas económicos como morales.</p>	<p>Evidentemente, se trasgrede lo que expresa la Constitución que son penas desproporcionales a la calidad de infracción cometida.</p>	<p>Existe una falta constitucional por parte del COIP, las sanciones expuestas en materia de tránsito específicamente las de exceso de velocidad son incongruentes con la comisión de delito.</p>	<p>No cumple con lo expreso en la norma como coinciden los expertos atenta con lo dispuesto en la norma suprema Art. 77 de la Constitución de la Republica del ecuador con el principio de legalidad y como otros</p>

				derechos como el de la defensa, por ejemplo, muchas de estas sanciones son notificadas bajo medios electrónicos que no son eficientes y atentan al derecho a una defensa y a un debido proceso.
6. ¿Cree que las penas en el COIP en el ámbito de tránsito deben ser revisadas para su correcta adecuación al bien jurídico afectado?	Efectivamente serian analizadas y reformadas, estas penas como lo manifiesta atentan muchos derechos propios de la persona.	Si serian analizadas bajo los preceptos idóneos para buscar una equidad e igualdad entre la pena y el delito.	Evidentemente en la legislación existen varias incoherencias y una de ellas son las sanciones expuestas en materia de tránsito, de hecho, muchos temas de tránsito son poco analizas serian	Por obvias razones dentro de la legislación existen variedades de infracciones que serían analizadas como es el caso las de materia de tránsito, estas dentro de la norma están de manera

			analizados integralmente.	general y no cumplen con lo dispuesto en la norma suprema.
--	--	--	---------------------------	--

Fuente: Elaboración por Michelle Barrionuevo en base a datos proporcionados por los Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito de la Provincia de Tungurahua.

3.2 Análisis General

➤ Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito de la Provincia de Tungurahua

Los jueces entrevistados en Dr. Gallardo como el Dr. Pazmiño manifestaron que es evidente que existe un concepto poco claro en cuanto a las penas accesorias en materia de tránsito, estos podrían traer problemas no solo en un proceso sino en una decisión judicial. Sin embargo, especificaron y afirmaron que las penas pecuniarias como administrativas son penas principales de dicha contravención y que ellos al momento de ejercer su potestad jurisdiccional actúan en base a lo dispuesto en la norma, a pesar de, que no están en total acuerdo con lo expreso en dicha norma. Conjuntamente, se habló de, que se realizaría un análisis exhaustivo a dichas sanciones, no existe una adecuación propia a la gravedad del delito en cuanto a lo que expresa el Art. 386 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal, es evidente que existe una sanción excesiva para el delito cometido.

Los jueces al momento de hablar sobre las penas pecuniarias como administrativas hablaron de que están de acuerdo, sin embargo, no están de acuerdo al monto expuesto, es importante, analizar muchas de estas sanciones no tienen una verdadera asimetría en cuanto al monto mensual de ingresos de los ciudadanos, casi siempre los posibles infractores son personas de escasos recursos.

De igual manera los jueces hablaron de que en el Ecuador no, es necesario, endurecer o incrementar las penas para que exista menos delincuencia o daños a la sociedad, no es un mecanismo eficiente para construir una armonía social. La pena es aquel castigo que el estado impone ante una transgresión de ley o delito, específicamente, en materia de tránsito, coincidieron, que se tiene que educar a los peatones como conductores, no siempre la culpa es del conductor, sino la falta de una educación vial.

Al hablar de la reincidencia de los infractores en contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, coincidieron que las penas accesorias no forman parte de la reincidencia de dichas contravenciones, la problemática central es la falta de educación vial, la de falta cultura que no solamente corresponde al conductor sino a su vez a los peatones, por lo que, se implementaría desde la educación básica materias que tengas que ver con la seguridad y educación vial.

➤ **Abogados especialistas en materia de tránsito**

Los abogados expertos en materia de tránsito hablaron de que las penas son demasiado excesivas en materia de tránsito y que existe una evidente desproporcionalidad de dichas sanciones. Al hablar específicamente de las penas accesorias manifestaron que no se aplican como tal, muchos de los jueces aplican la triple sanción expuesta en el Código Orgánico Integral Penal, se da, así un resultado que no solamente afecta a los derechos de los infractores sino también a los derechos de la familia.

De igual manera se habló de que la multa pecuniaria que se aplica en la contravención de exceso de velocidad expresa en el Art 386 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal es demasiado excesiva, aparte de una sanción de tres días de prisión y la reducción de diez puntos al registro de la licencia de conducir, esta pena aplicada en dicho tipo penal no es proporcional.

Al debatir en cuanto a la reincidencia de contravenciones de tránsito en el cantón, los expertos manifestaron que las penas accesorias es decir, pecuniarias como administrativas, tienen solamente un efecto recaudador , dentro de esta discusión, se habló de los radares y expusieron que dichas implementaciones solo han ayudado a que el comercio y turismo disminuya continuamente, estas sanciones solamente son en base a una ordenanza con tinte político que busca un fin recaudador, por lo que, es necesario, que se analice dichas ordenanzas , las mismas afectan al comercio y turismo de Ambato.

CONCLUSIONES

1. Del análisis jurídico y doctrinario de la pena, evidencia que, el concepto de pena y la finalidad del ordenamiento jurídico penal dentro de la legislación ecuatoriana, busca que exista una relación proporcional entre la sanción y el delito, y por ende la reinserción social y la restauración de la víctima, sin embargo, en materia de tránsito, existe una escasa razonabilidad de las sanciones expuestas, las mismas llegan a violentar otros derechos del infractor y, por ende, no se cumple con el fin que tendría una sanción frente a un delito. Es así, que es importante preguntarse si en materia de tránsito, al hablar de infracciones, es necesaria, una pena privativa de libertad, pese a demostrar que es una conducta leve y de carácter culposa, por lo que, no es necesaria una pena privativa de libertad.
2. La fundamentación jurídica y doctrinaria de las penas accesorias a la privación de libertad; dentro de la legislación, no existe como tal la definición de penas accesorias en materia de tránsito, es evidente que, estas sanciones son parte principal del tipo penal estudiado, sin embargo, es importante tener en cuenta que la discrecionalidad de un juez juega un papel muy importante dentro de un proceso, por lo que, la decisión judicial tiene que ser motivada acorde a lo que dispone la norma suprema, se busca así la proporcionalidad de las sanciones y del delito.
3. Con respecto a la identificación de los tipos de sanciones en materia de infracciones de tránsito, por exceso de velocidad estipulada en el código orgánico integral penal; se ha llegado a evidenciar que existe una desproporcionalidad de las sanciones expuestas. De conformidad con el artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador dentro de estas conductas, se implementará la debida razonabilidad entre las infracciones y las sanciones penales expuesta, sanciones que deben respetar los derechos propios de la persona y ser impuestas bajo un procedimiento transparente y justo.
4. Finalmente, el desarrollo de un análisis crítico jurídico y social de la incidencia que tienen estas penas accesorias a la privativa de libertad por el cometimiento de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en

el cantón Ambato; al hablar de la problemática, dichas sanciones como tal, no forman parte de esta reincidencia, se ha logrado evidenciar, que dentro de este contexto no existe propiamente una repetición por este factor, existe varias personas que a pesar del endurecimiento de las sanciones siguen cometiendo infracciones de tránsito; reincidencias que es producto de la falta del deber objetivo de cuidado.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda estudiar y analizar las conductas penales propias de infracciones de tránsito, se evidencia que no son conductas propiamente graves, para que, de esta manera, se busque la razonabilidad entre la gravedad de la conducta y las sanciones impuestas.
2. Estudiar las leyes y reglamentos propias de la materia de tránsito, muchas de las infracciones son por desconocimiento de la ley, es decir, por la falta del deber objetivo de cuidado. Para que consecutivamente, se pueda proponer un estudio exhaustivo en cuanto a las sanciones que contempla las contravenciones de tránsito, y así buscar una pena justa, por consiguiente, una armonía social, fuera de injusticias y violaciones de derechos tanto de la víctima como del infractor.
3. Analizar los tipos de sanciones expuestas en la contravención de exceso de velocidad, no cumplen con lo expuesto en la norma, y a su vez transgreden varios derechos de la persona procesada. Consecuentemente es importante estudiar en base a un análisis exhaustivo de las conductas propias de las contravenciones de tránsito y de esta manera adjudicar penas que vayan acorde a la gravedad del delito y más no por condiciones personales o de distinta naturaleza.
4. Fomentar e implementar a la sociedad ecuatoriana y a la ciudad de Ambato la implementación de políticas públicas sobre una educación en seguridad vial dentro de los diferentes centros educativos del Ecuador desde la educación básica hasta niveles superiores, de esta manera, se podrá estudiar y tener en claro las conductas propias de los conductores como peatones ,y a su vez el conocimiento de las normas legales, con el objetivo de erradicar el cometimiento y la reincidencia de las contravenciones de tránsito tanto las de exceso de velocidad como las en general.

BIBLIOGRAFIA

- Bonilla , A. (2018). Debate por discreción en penas accesorias. *Panama America; Panama City*. Panama: Grupo Epasa.
- Cabanellas, G. (2014). *DICCIONARIO JURIDICO ELEMENTA*. Ecuador: EDITORIAL HELIESTA S.R.
- Carmignani, G. (2015). *Elementos de Derecho Criminal*.
- Carrara, F. (2000). *Programa de Derecho Criminal (Vol. Tomo I)*. Bogota: Editorial Temis. Obtenido de http://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/francesco_carrara-tomo_1.pdf
- Chavez, E. (1979). *ley de transito y transporte con sus reformas*. Quito: Universidad Central.
- Codigo Organico Integral Penal, Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014 (2014).
- Constitucion de la Republica del Ecuador, Registro Oficial 449 de 20-oct-2008 (2008).
- Cordini, N. S. (2014). La finalidad de la pena es, según Kant, ¿puramente retributiva? [According to Kant, is the Purpose of Punishment Merely Retributive?]. *Pontificia Universidad Catolica de Valparaiso*, 671-701.
- Ferrajoli, L. (2011). *Derecho y Razon , Teoria del Garantismo Penal*. Madrid: Editorial Trotta.
- Foucault, M. (2009). *Vigilar y castigar, nacimiento de la prisión*. Buenos Aires, Argentina.
- Foucault, M. (s.f.). *Vigilar y Castigar*.

García Domínguez, M. A. (s.f.). *Pena, Disuasión, Educación Y Moral Pública*. Recuperado el 15 de Abril de 2019, de Instituto de Investigaciones Jurodocas UNAM: <http://historico.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/facdermx/cont/175/dtr/dtr3.pdf>

Kant, I. (1797-2011). *Die, Metaphysik der Sitten*.

Lascurain Sánchez, J. A. (2011). *Introducción al Derecho Penal*. Pamplona: Editorial Aranzadi S.A.

Lascurain Sánchez, J. A. (2011). *Introducción al Derecho Penal*. Pamplona: Editorial Aranzadi S.A.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2015).

Parma, C. (2001). *Pensamiento de Gunter Jacobs*. Mendoza: Cuyo.

Pérez, N. (2015). La pena accesoria de prohibición de aproximarse a la víctima: regulación y propuestas de lege ferenda. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3(13), 85-146.

Rodríguez, S., & Riaño, F. (2016). Determinantes del acceso a los productos financieros en los hogares colombianos. *Estudios Gerenciales*, 32(138), 14-24.

Rojas, I. Y. (2015). La Proporcionalidad de la Pena. *Revista Pensamiento Penal*, 85-99.

Rojas, I. Y. (s.f.). *La Proporcionalidad en las Penas*. Obtenido de <file:///C:/Users/USER/Downloads/doctrina42462.pdf>

Tabasso, C. (2003). *Derecho Vial*. Argentina, Buenos Aires.

Torres Chavez, E. (2004). *Breves Comentarios a la Ley de Transito y Transporte Terrestres*. Quito: Editorial C.E.P.

Vaello, E. (2006). Las consecuencias juridicas del delito. *Universidad de Alicante*, pg. 77.

Zambrano Pasquel, A. (2006). *Deerecho Penal. Parte General* (3ra edicion ed.). Lima- Peru, Peru: ARA editores.

Zambrano Pasquel, A. (2014). *Estudio Juridico alCodigo Organico Integral Penal. Referido al Libro Primero. Parte General*. Quito-Ecuador.

ANEXOS

Entrevista realizada en el Complejo Judicial en la unidad de Tránsito de la ciudad de Ambato con el Dr. Klever Pazmiño

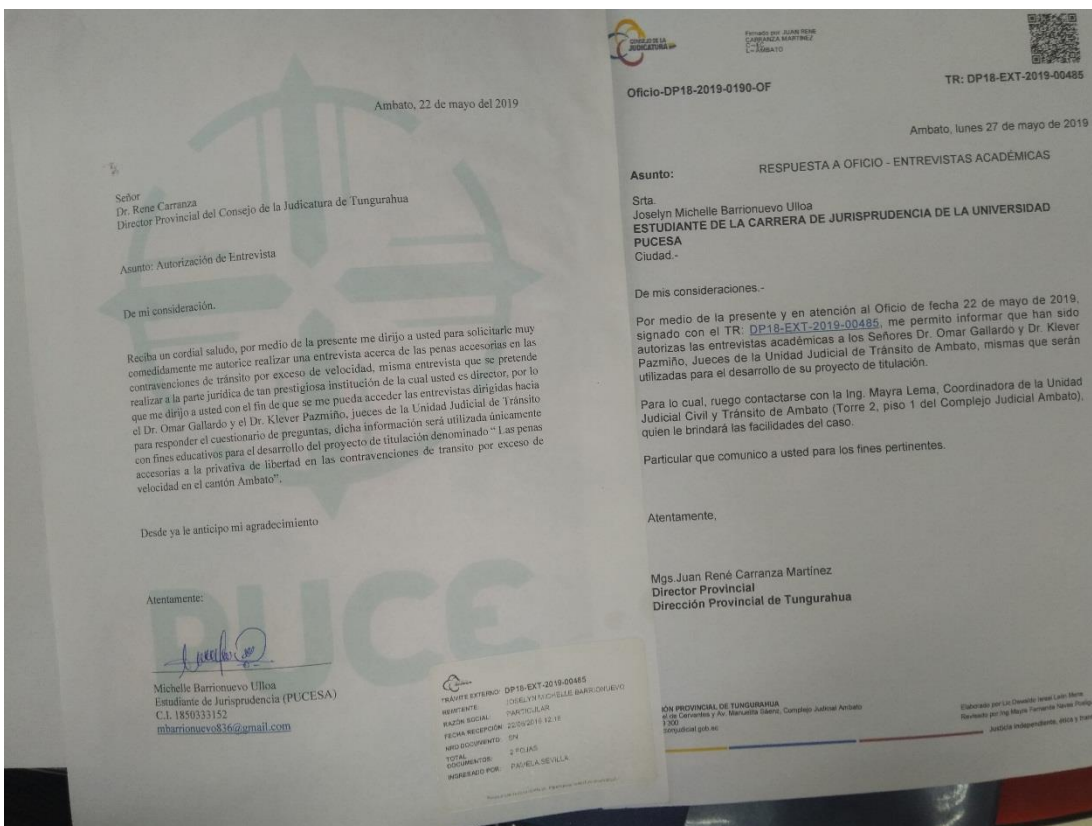
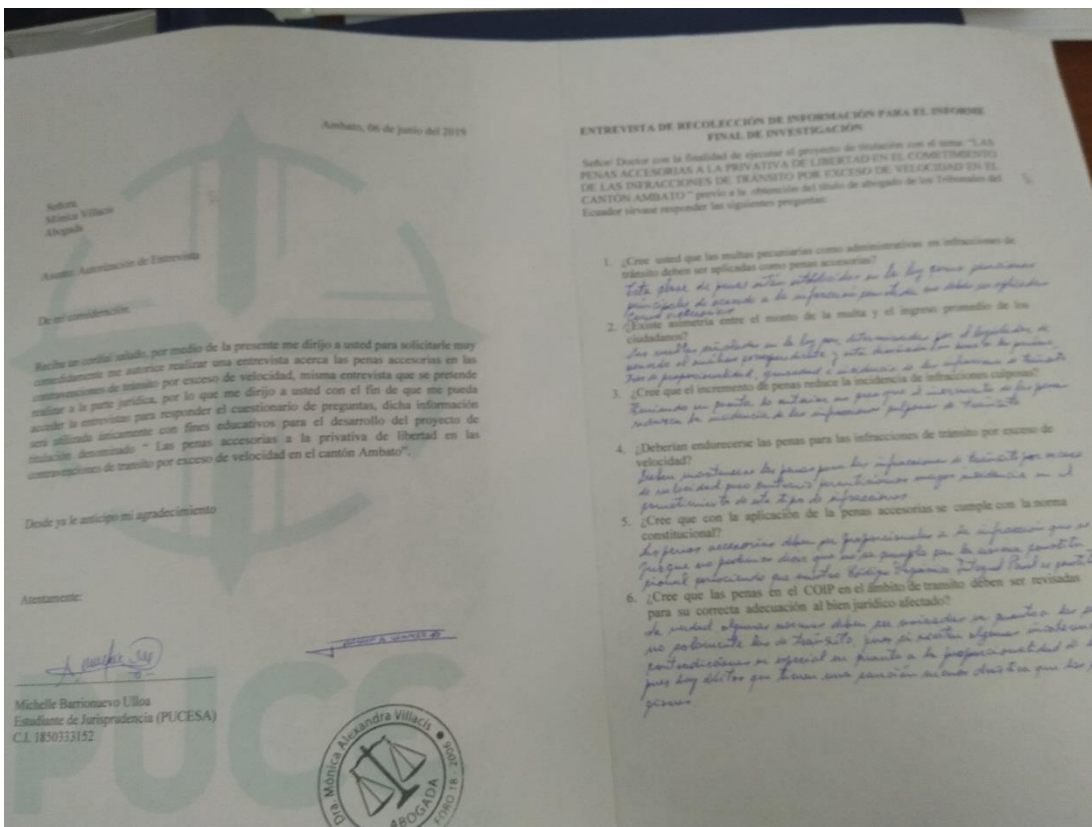




Entrevista realizada en el Complejo Judicial en la unidad de Tránsito de la ciudad de Ambato con el Dr. Omar Gallardo.



Entrevista realizada en la Oficina Jurídica de la Dra. Mónica Villacis de la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua.



Oficios realizados a las unidades de tránsito y a los diferentes especialistas de derecho en materia de tránsito.