



ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

Tema:

“EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA SANCIÓN DE LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE”

Proyecto de Investigación previo a la obtención del título de Abogada

Línea de Investigación:

Fundamentos y Principios del Derecho y sus aplicaciones

Autora:

ALLISON STEPHANIE DUQUE SORIA.

Director:

Mg. EDGAR SANTIAGO MORALES MORALES.

Ambato-Ecuador

Junio 2016

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

SEDE AMBATO

HOJA DE APROBACIÓN

Tema:

“EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA SANCIÓN DE LA
CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE”

Línea de Investigación:

Fundamentos y Principios del Derecho y sus aplicaciones

Edgar Santiago Morales Morales Mg.
CALIFICADOR

f. _____

Pablo David Pazmay Pazmay Ab. Mg.
CALIFICADOR

f. _____

Edgar Washington Fiallos Paredes. Dr. Mg.
CALIFICADOR

f. _____

Juan Carlos Manjarrés Buenaño Mg.
DIRECTOR ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

f. _____

Hugo Rogelio Altamirano Villaroel Dr.
SECRETARIO GENERAL PUCESA

f. _____

Ambato- Ecuador

Junio 2016

**DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD
Y RESPONSABILIDAD**

Yo, ALLISON STEPHANIE DUQUE SORIA portador de la cédula de ciudadanía No. 1804339073 declaro que los resultados obtenidos en la investigación que presento como informe final, previo la obtención del título de ABOGADA son absolutamente originales, auténticos y personales.

En tal virtud, declaro que el contenido, las conclusiones y los efectos legales y académicos que se desprenden del trabajo propuesto de investigación y luego de la redacción de este documento son y serán de mi sola y exclusiva responsabilidad legal y académica.

ALLISON STEPHANIE DUQUE SORIA

CI. 180433907-3

DEDICATORIA

En primer lugar a Dios y a mis padres Armando y Nelly, quien ha sido eje fundamental para culminar esta etapa de mi vida, por su motivación constante para crecer en el ámbito personal y profesional, a mis hermanas por ser un apoyo y motivación para seguir cumpliendo mis metas.

A mi esposo por su amor y su apoyo incondicional, y a mi hijo Evan quien ha cambiado mi vida llenándole de amor, alegría y ganas de salir adelante para ser un ejemplo para él.

Allison Duque Soria

AGRADECIMIENTO.

A mi familia en especial a mis padres por su amor, trabajo y sacrificio, por inculcar en mi deseo de superación y perseverancia, este logro no solo es mío sino de ellos. A mis hermanas por su apoyo moral, por ser mi motivación para seguir adelante y cumplir con lo que me he propuesto.

A mi tutor Dr. Santiago Morales por orientarme a realizar el presente proyecto, por su tiempo y sus conocimientos impartidos, además por su motivación y consejos a lo largo de mi vida académica.

A mis amigas quienes han hecho que esta etapa de mi vida sea increíble, llena de experiencias inolvidables.

Allison Duque Soria.

RESUMEN

El presente proyecto de investigación tiene como objetivo analizar la aplicación del principio de proporcionalidad en la sanción de la contravención de tránsito de primera clase, para lo cual fue necesaria la metodología bibliográfica-documental para así conocer a fondo la importancia de la correcta aplicación del principio de proporcionalidad. Las leyes buscan un orden dentro de la sociedad, en donde el Estado permite o prohíbe el cometimiento de, determinados actos, y al no ser cumplidos por la sociedad se necesita una sanción, de acuerdo a la gravedad del acto cometido, con el fin de reparar el bien jurídico protegido, específicamente en la contravención de tránsito de primera clase el infractor es sancionado con multa de un salario básico, reducción de diez puntos en la licencia de conducir y pena privativa de libertad de tres días. Para deducir si existe la aplicación del principio de proporcionalidad se entrevistó a los Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito, quienes también en base de sus conocimientos señalaron cual sería la sanción para la contravención de tránsito de primera clase basados en el principio indicado. Como resultado final efectivamente existe una desproporcionalidad parcial de la sanción establecida con respecto a la privación de la libertad.

Palabras clave: principio de proporcionalidad, sanción, contravención.

ABSTRACT

This research project aims to analyze the application of the principle of proportionality in the punishment of first-class traffic violations. To this end, bibliographical-documental methodology was necessary in order to fully understand the importance of the correct application of the principle of proportionality. Laws seek order in society where the State allows or prohibits certain acts and when these laws are violated by society, a penalty that is suited to the seriousness of the act committed is needed in order to repair legally protected interest. Specifically in first-class traffic violations, the offender is liable to a fine of a minimum wage salary, ten points are reduced on their driver's license and they are sentenced to three days in jail. To decide whether or not the application of the principle of proportionality exists, interviews were conducted with the judges from the Judicial Traffic Court, who, according to their knowledge, stated that there would be a penalty for first-class traffic violations based on the principle indicated above. As a final result, there is indeed a partial disproportionality in the established penalty regarding the deprivation of liberty.

Keywords: *principle of proportionality, penalty, violation.*

TABLA DE CONTENIDOS

PRELIMINARES.

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD	iii
Y RESPONSABILIDAD.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.	v
RESUMEN.....	vi
ABSTRACT	vii
TABLA DE CONTENIDOS.....	viii
TABLA DE GRÁFICOS.....	xi
INTRODUCCION	1
CAPÍTULO I	3
Fundamentos Teóricos	3
1.1 Antecedentes.	3
1.2 Descripción del problema.	5
1.3 Preguntas básicas.....	9
1.3.1 ¿Cómo aparece el problema que se pretende solucionar?	9
1.4 Objetivos	9
1.4.1 General.....	9
1.4.2. Especifico.....	10
1.5 Pregunta de estudio	10
1.6 Estado del arte	10
1.7 Variables	14
1.7.1 Variable independiente	14
1.7.2 Variable dependiente	14
1.8. Desarrollo de los Fundamentos Teóricos.....	14
1.8.1. Normativa que abarca el Principio de Proporcionalidad.	14
1.8.1.1 Constitución de la República del Ecuador.....	14
1.8.1.2 Código Orgánico Integral Penal	17

1.8.2. Principio de Proporcionalidad	19
1.8.2.1 Definición de Principios.....	19
1.8.2.2 Antecedentes históricos del principio de proporcionalidad.....	20
1.8.2.3 Definición del principio de proporcionalidad.....	21
1.8.2.4 Sub principio de proporcionalidad	22
1.8.2.4.1 Principio de idoneidad	22
1.8.2.4.2 Principio de necesidad y de mínima intervención penal	23
1.8.2.4.3 Proporcionalidad en el sentido estricto	24
1.8.3 Ponderación.	25
1.8.4 Bien Jurídico	26
1.8.5. Conceptualización del Derecho Penal.	28
<u>1.8.6 La Pena.....</u>	29
1.8.7 Concepto de Infracción.	30
1.8.7.1 Elementos de las infracciones	30
1.8.7.1.1 La tipicidad.....	30
1.8.7.1.2 La antijuridicidad.	31
1.8.7.1.3 La culpabilidad	33
1.8.7.2 Clasificación de las infracciones.....	34
1.8.7.2.1 Delitos	34
1.8.7.2.2 Contravenciones	35
1.8.8 Contravenciones de Tránsito.....	37
1.8.8.1 Contravención de tránsito de primera clase.....	38
1.8.9 Procedimiento para sancionar las contravenciones de Tránsito	45
CAPÍTULO II	47
METODOLOGÍA.....	47
2.1 Métodos Aplicables	47
2.1.2 Método General	48
2.1.3 Método Específico.....	48
2.1.4 Técnicas e instrumentos de recolección de Información.	49
CAPÍTULO III	50
RESULTADOS.....	50
3.2. Análisis de las entrevistas.....	54
3.3 Análisis General	64
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	66

Conclusiones.....	66
Recomendaciones	69
BIBLIOGRAFÍA	71
APÈNDICE	74

TABLA DE GRÁFICOS

Tablas

Tabla No 1.1: Límites de velocidad.....	42
Tabla No.3.1: Entrevista a Jueces: Omar Gallardo, Javier Ortiz, Kléver Pazmiño.....	50
Tabla No. 3.2: Entrevista a Jueces: Efrain Portero, Dina Curay, Fabián Flores.....	52

Gráficos

Grafico No. 3.1 Desarrollo del principio de proporcionalidad.....	54
Gráfico No.3.2: Sanción Idónea.....	57
Gráfico No.3.3: Relación entre la sanción y la contravención.....	59
Gráfico No.3.4: Infracciones registradas por fotomultas y fotoradares.....	62
Gráfico No.3.5: Índice de contravenciones de tránsito.....	63

INTRODUCCION

El presente proyecto de investigación, previo a la obtención del título de Abogada de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador, titulado “*El principio de proporcionalidad en la sanción de la contravención de tránsito de primera clase*”, se constituye a través de un estudio preventivo, en donde se analizarán aspectos bibliográficos, casuísticos y jurisprudenciales que aportarán de manera directa el desarrollo de la misma; esto con la finalidad de encontrar la idoneidad, necesidad y la aplicación en sentido estricto de la contravención.

El presente trabajo de titulación, cuenta con los siguientes capítulos en su estructura:

En el Capítulo I, donde se encontrará los fundamentos teóricos además el estado del arte, que será un recuento de las investigaciones que ya se han realizado sobre la temática en cualquier ámbito y los alcances de la presente investigación; posteriormente tenemos la descripción del problema planteado, que es el detalle de las causas y consecuencias del mismo, tenemos también las preguntas básicas que colaboran a comprender el problema y seguidos están los objetivos tanto el general como los específicos, el primero que se encamina a lo que se quiere lograr con el proyecto y los específicos que

corresponden a los resultados parciales que conducen a concretar el objetivo general por último se encontrará la pregunta de estudio, que es el resultado de la investigación planteada. Además tenemos también el señalamiento de variables, ya que interviene una relación de causa-efecto; después la red de inclusiones conceptuales y finalmente los fundamentos teóricos, en donde se desarrolla los temas y subtemas referentes a la investigación.

En el Capítulo II, encontramos la metodología en donde se identifica el enfoque, la modalidad y las técnicas de investigación empleadas en el presente trabajo, además las fuentes de investigación y los instrumentos utilizados.

En el Capítulo III, se encuentra el análisis y la interpretación de los resultados, en donde se encuentra plasmado aquello que recibimos como consecuencia y como respuesta a la aplicación de los instrumentos de investigación.

Posteriormente encontramos las conclusiones y recomendaciones de la investigación y finalmente se detallan referencias bibliográficas de los libros y documentos utilizados dentro de esta investigación así como los apéndices en donde se anexa las entrevistas realizadas.

CAPÍTULO I

Fundamentos Teóricos

1.1 Antecedentes.

El principio de proporcionalidad ha estado presente siempre dentro de nuestra legislación y está presente en todos los ámbitos legales con el fin de que exista una armonía entre el Estado y la sociedad. El principio de proporcionalidad también es denominado como prohibición de exceso, racionalidad o razonabilidad y éste nace como limitante al poder del Estado es decir al *ius puniedi*. (Rojas, 2012).

En materia penal, específicamente en los delitos y contravenciones de tránsito la aplicación del principio de proporcionalidad no es la excepción, se debe establecer un debido criterio de proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales como establece la Constitución del Ecuador en su artículo 76 numeral 6 en el que nos dice: “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”, es así que la sanción establecida por la contravención de tránsito de primera clase que actualmente se regula por el Código Orgánico Integral

Penal - *privación de la libertad de tres días, multa de un salario básico unificado y reducción de 10 puntos a la licencia por conducir sin haber obtenido licencia, por faltar de obra a la autoridad y por exceder los límites de velocidad* -, ha sido regulada desde la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transporte y Seguridad Vial acotando que no se establece una definición exacta de que es una contravención, simplemente se detalla que la infracción se divide en delitos y contravenciones pues doctrinariamente se establece diferencia entre delito y contravención siendo esta última la más leve, por lo tanto para que exista una justa proporción en la sanción por la contravención cometida se debe aplicar el criterio de idoneidad, el criterio de necesidad y el criterio de proporcionalidad en sentido estricto.

Según Rojas (2012):

El origen del principio de proporcionalidad se remota a la antigüedad, ya que en la obra de Platón, Las Leyes, se puede encontrar la exigencia de que la pena sea proporcional a la gravedad del delito. Pero es hasta la época de la Ilustración cuando se afirma este principio. Muestra de ello es la obra de Cesar Beccaria, De los delitos y de las penas, en el cual hace referencia a la pena y establece que esta debe ser “necesaria e infalible”, ya que estas dos características completan la idea de proporcionalidad, según el autor. (p. 276)

El principio de proporcionalidad ha pasado de una rama del derecho a otro, hasta convertirse en un principio constitucional, con el fin de ser una herramienta de control frente al poder del Estado. El autor mencionado en el párrafo anterior determina que la pena debe ser infalible y necesaria; por esta última se entiende que la pena no debe ir más allá de lo que es necesario para cumplir el fin; y por infalible se refiere que las penas interpuestas deben cumplirse efectivamente.

1.2 Descripción del problema.

La Constitución del 2008 más allá de establecer en su parte dogmática derechos y obligaciones, ha determinado mecanismos para garantizar y precautelar dichos derechos y por ende la seguridad de los ciudadanos, como es el debido proceso además que todas las decisiones judiciales deban estar ajustadas a principios como el de proporcionalidad, legalidad, etc., con la finalidad que ejerzan su tutela, sin embargo se puede llegar a una conclusión de que posiblemente existan actos que van en contra de lo que dispone la ley, los mismos actos que requieren una sanción en proporción a la gravedad que ésta llegara a producir.

Como determina Malo (1997):

El debido proceso es todo ese conjunto de garantías que protegen al ciudadano sometido al proceso penal, que se asegura a lo largo del mismo una recta, pronta y cumplida administración de justicia, que le asegura la libertad y la seguridad jurídica, la racionalidad y la fundamentación de las resoluciones judiciales conforme a derecho.(p. 146).

Esto quiere decir que las normas buscan un orden o control dentro de la sociedad basado en sistemas, que tienen por objetivo anticipar a los ciudadanos a lo que se puede estar exponiendo por su conducta. Los cuales en el caso específico de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad se determinaban sanciones desde la reforma al reglamento, sanciones administrativas correspondientes a la reducción de 10 puntos en la licencia, sanción pecuniaria de un salario básico unificadas del trabajador en general y además la privación de libertad de tres días.

La sanción debe ser exclusiva por el acto de manejar con exceso de velocidad, porque en el caso de que este acto cause un daño a un tercero, ya existiría una sanción acorde a este hecho. Efectivamente existe una vulneración de derechos al determinar una triple sanción en una contravención de tránsito,

enfocándonos netamente a la privación de libertad que está establecida por tres días, esto se considera que se produce por normas punitivas excesivas como señala Ferrajoli (1995), “penas injustificadas por ser excesivas, no pertinentes o desproporcionadas respecto de la relevancia del bien jurídico tutelado “(p. 101). Es decir que la proporcionalidad es un limitante para garantizar los derechos de los ciudadanos y limitante como tal al actuar del Estado.

Con la sanción de privación de libertad por conducir en exceso de velocidad nos encontramos frente a una vulneración de varios derechos fundamentales, como es la libertad, dicha libertad es inherente del ser humano y un derecho fundamental que el Estado garantiza.

Según Lasluisa (2014):

El derecho a la libertad física de una persona no es un derecho absoluto ya que su ejercicio puede ser limitado o restringido, lo que se prevé es que cualquier privación de la libertad personal debe ser preestablecida por la ley y que el individuo sujeto a esta limitación física debe contar con un conjunto de derechos y garantías con el propósito de evitar que se produzcan detenciones arbitrarias o arrestos arbitrarios o ilegales. (p. 20)

Como se mencionó anteriormente la libertad se considera un derecho esencial de la persona que el Estado protege y garantiza dentro de nuestra Constitución, pero dicha libertad se ve limitada al establecerse prohibiciones en determinados actos que son establecidos como delitos o contravenciones y como consecuencia se impone la privación de libertad, de acuerdo a Ferrajoli (1995), “ las prohibiciones penales injustificadas por ser ellas mismas lesivas de derechos fundamentales” (p. 101), por lo cual no podemos afirmar que todas las sanciones son justas o que reparan una violación en caso de materia de delitos y contravenciones.

Con esta indicación el problema determinado en el presente proyecto de investigación pues, lograremos conocer y determinar si desde la triple sanción en la contravención de tránsito de primera clase determinadas por el Código Integral Penal, ha logrado su objetivo que es reducir el nivel de accidente dentro de nuestro país, o si las sanciones que se han tipificado son excesivas o a su vez desproporcionales al acto antijurídico y por ende conlleva a la vulneración de más derechos fundamentales.

1.3 Preguntas básicas

1.3.1 ¿Cómo aparece el problema que se pretende solucionar?

Al no desarrollarse el principio de proporcionalidad al establecer la triple sanción tipificada desde la reforma a la ley de transporte terrestre y seguridad vial y actualmente determinada en el Código Integral Penal.

1.3.2 ¿Cuándo se origina?

Cuando al existir una contravención de tránsito de primera clase el juez en sentencia ordena la reducción de 10 puntos en la licencia, una multa de un salario básico unificado y la privación de la libertad de tres días, la última sanción conlleva a la vulneración de más derechos fundamentales.

1.4 Objetivos

1.4.1 General

Investigar la aplicación del Principio de Proporcionalidad en la sanción por contravención de tránsito de primera clase.

1.4.2. Especifico

1. Analizar el desarrollo del principio de proporcionalidad en materia de tránsito.
2. Establecer los tipos de sanciones por contravenciones de tránsito.
3. Determinar el tipo de sanción idóneo de la contravención de tránsito de primera clase.
4. Demostrar el exceso en las sanciones por la contravención de tránsito de primera clase.

1.5 Pregunta de estudio

¿El principio de proporcionalidad se desarrolla en las contravenciones de tránsito de primera clase conforme lo tipifica el Código Orgánico Integral Penal?

1.6 Estado del arte

Dentro del principio del debido proceso que está consagrado en la Constitución del 2008 y el Código Integral Penal se garantiza el derecho a la defensa, estableciendo que en la sanción debe ir en proporción al acto cometido y que la persona que comete la infracción debe ser sometida a un régimen sancionador

que haga referencia a la protección de los derechos de acuerdo a la proporción de la pena.

El principio de proporcionalidad, conlleva que se establezca una sanción de acuerdo al delito, por ende se manifiesta en que la pena sea ajustada a las necesidades de reparación integral mas no que el objetivo de establecer una pena sea el de sancionar directamente al individuo, para Salmon (2010); “En un Estado de Derecho y Justicia Constitucional la misma conducta antijurídica no debe estar tipificada ni sancionada por diversas normas sancionadoras de distinta naturaleza” (p. 294)

Vidal (2005), en una investigación realizada para la Universidad de Burgos en España con respecto a, “El principio de proporcionalidad como parámetro de constitucionalidad de la actividad del juez”, logró concluir que “el principio de proporcionalidad se convierte así en un test sobre la correcta utilización de un método jurídico basado en criterios objetivos y razonables; un test sobre el correcto sometido del juez al derecho, lo que otorga a su actuación la seguridad jurídica que se pierde por la omisión del legislador” (p. 447), además se determinó que las limitaciones que establezcan los legisladores no deben obstruir o vulnerar los derechos fundamentales, por otro lado que las limitaciones deben cumplir el fin que persigue el Estado.

En una investigación realizada para la Universidad Nacional Autónoma de México, sobre “ Principio de proporcionalidad, colisión de principios y el nuevo discurso de la Suprema Corte” Díez (2012), llegó a concluir que el principio de proporcionalidad es una herramienta muy útil para resolver conflictos sea entre una colisión entre derechos fundamentales o colisión entre un derecho y un interés gubernamental, además gracias al principio de proporcionalidad se logra transparentar las decisiones judiciales.

La investigadora ecuatoriana Castañeda (2015), en su investigación sobre “ Las sanciones en las contravenciones de tránsito vulnera el principio de proporcionalidad” , para la Universidad Regional Autónoma de los Andes, logró concluir que “ al aplicarse tres sanciones por una sola infracción se vulnera el principio de proporcionalidad establecido en la Constitución de la República en el Art. 76 numeral 6” (p. 63), es por ello que en sus recomendaciones solicitó plantear una reforma constitucional al artículo ya mencionado, principalmente porque la sanción de privación de libertad por tres días no cumple con la finalidad que el Estado persigue, como es disminuir el índice de contravenciones de tránsito. Por lo antes mencionado, se evidencia una conexión con el presente proyecto de investigación al tratar sobre el principio de proporcionalidad en la sanción de la contravención de tránsito, que en base a la

investigación se constata que existe un exceso en la pena establecida en el código orgánico integral penal.

En la tesis realizada para la Universidad Técnica de Ambato sobre Las contravenciones de tránsito y la proporcionalidad de las penas, Jaramillo (2013), señala que al ser detenido por cometer una infracción, la sanción de privación de libertad produce vulneraciones a demás derechos, pues han tenido que renunciar a su trabajo por no asistir tres días, y además se ha tenido que descuidar a su hogar. Las sanciones en la contravención de primera clase no solo se establecen multas de un salario básico unificado y la reducción de diez puntos en la licencia, va más allá que es la privación de libertad por tres días.

Las leyes establecen medidas represivas cuando su finalidad es que las mismas sean preventivas para la sociedad, según Verdugo (2008); “El Tribunal Constitucional no se limita a controlar la constitucionalidad de las leyes de forma preventiva – antes de que sean promulgados-, sino que también lo hace de manera represiva, una vez que estas pasan a formar parte del sistema jurídico legal” (p. 248).

1.7 Variables

1.7.1 Variable independiente

El principio de proporcionalidad

1.7.2 Variable dependiente

Sanción de la contravención de tránsito de primera clase.

1.8. Desarrollo de los Fundamentos Teóricos.

1.8.1. Normativa que abarca el Principio de Proporcionalidad.

1.8.1.1 Constitución de la República del Ecuador

Como punto de partida mencionaremos a la Constitución de la República del Ecuador que fue aprobada el 28 de septiembre del 2008 en el Registro Oficial #449, la misma que fue y es considerada como una de las mejores Constituciones en Latino América, principalmente por los derechos y garantías que son reconocidos con el objeto de que la sociedad pueda exigirlos, principalmente a los colectivos, pueblos, nacionalidades y por primera vez en la historia a la naturaleza, además tiene un gran enfoque en los grupos de

atención prioritaria, como son los niños, niñas y adolescentes, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con discapacidad entre otros.

De acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador (2008):

La Asamblea Nacional aprobará como leyes las normas generales de interés común. Las atribuciones de la Asamblea Nacional que no requieran de la expedición de una ley se ejercerán a través de acuerdos o resoluciones. Se requerirá de ley en los siguientes casos:

1. Regular el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales.
2. Tipificar infracciones y establecer las sanciones correspondientes.

(Artículo 132, numeral 1-2).

Para garantizar el cumplimiento de los derechos constitucionales se establece el debido proceso en el artículo 82 de la Constitución, en el cual se determina varias garantías básicas con el fin de cumplir lo establecido en las normas y de igual manera no vulnerar los derechos de los ciudadanos; dentro de estas garantías encontramos presunción de inocencia por lo tanto ser tratado como tal; tener derecho a la defensa; no ser sancionado por un acto que no esté tipificado como delito previamente, entre otros.

Por otro lado la Constitución de la República del Ecuador (2008) indica que:

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:

La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. (Artículo 76 numeral 6).

El principio de proporcionalidad es una garantía del debido proceso por lo cual entendemos que la sanción establecida en la ley no debe ser excesiva por la infracción cometida, según el grado del daño causado por determinada infracción será la sanción, con el fin que esta sea efectiva y repare el bien jurídico protegido. Es decir que el principio de proporcionalidad es una herramienta necesaria, pues ayuda a una mejor aplicación de la ley. A través del principio de proporcionalidad se asegura que la intensidad de la restricción o el medio para su aplicación sea indispensable para hacerlo efectivo, de manera que el límite cumpla su función (Carbonell, 2008).

El principio de proporcionalidad está enfocado a todas las ramas del derecho y no solo en el ámbito nacional sino también en el internacional, de acuerdo a la Corte Interamericana de Derechos Humanos (2004), la ley tiene un fin útil que

es satisfacer los intereses públicos con determinadas limitaciones pero no deben limitar estrictamente sino en proporción al interés que lo justifica.

1.8.1.2 Código Orgánico Integral Penal

Se establece en el Código Integral Penal, a mejor detalle el cuarto considerando que: “El derecho penal tiene una doble función contradictoria frente a los derechos de las personas”. Por un lado, protege derechos y, por otro, los restringe, desde la perspectiva de las víctimas, los protege cuando alguno ha sido gravemente lesionado; desde la persona que se encuentra en conflicto con la ley penal, pues puede restringir excepcionalmente sus derechos, cuando una persona vulnera los derechos de otras y justifica la aplicación de una sanción, por ello, el derecho penal debe determinar los límites para no caer en la venganza privada, ni en la impunidad. (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

El principio de proporcionalidad dentro del COIP, es una garantía básica contenida en el debido proceso, con el fin de garantizar una aplicación adecuada de la ley y además que la misma al establecerse cumpla con lo que el Estado garantiza.

De acuerdo como lo que establece el COIP (2008) como finalidad:

Este Código tiene como finalidad normar el poder punitivo del Estado, tipificar las infracciones penales, establecer el procedimiento para el juzgamiento de las personas con estricta observancia del debido proceso, promover la rehabilitación social de las personas sentenciadas y la reparación integral de las víctimas. (Artículo 1).

Es decir que el COIP debe cumplir con lo que establece la Constitución y Tratados Internacionales, respecto al principio de proporcionalidad, en donde la sanción debe tener una coherencia con la infracción, es decir, debe existir cierta relación entre el grado de vulneración o afectación del bien jurídico protegido y la gravedad de la pena. De acuerdo a Pulido (2007): “El principio de proporcionalidad es una técnica de interpretación constitucional que tiene como objetivo proteger los derechos fundamentales al momento de su aplicación” (p. 576). Por ende al establecer una sanción esta debe cumplir su finalidad pero a su vez proteger los derechos del infractor, evitando que sean vulnerados, es por ello que el principio de proporcionalidad es un límite al exceso en la pena.

1.8.2. Principio de Proporcionalidad

1.8.2.1 Definición de Principios

Los principios son directrices que son útiles para la aplicación o interpretación de una norma es por ello que deben aplicarse dentro de nuestro ordenamiento jurídico, pese que no se estipule que sea una aplicación obligatoria

.

Según Carbonell (2008):

Los principios son mandatos de optimización. Como tales, se caracterizan porque pueden ser cumplidos en diferentes grados y porque la medida de cumplimiento ordenada depende no sólo de las posibilidades fácticas, sino también de las posibilidades jurídicas. Las posibilidades jurídicas se determinan mediante reglas y, sobre todo, mediante principios que juegan en sentido contrario. (p. 14)

Es así que los principios forman parte de un ordenamiento jurídico, ya que estos son guías y sirven de fundamentos para la aplicación de normas, estos principios se caracterizan por ser racionales, lógicas y lo más importante que ayudan a mantener el orden dentro de la sociedad.

1.8.2.2 Antecedentes históricos del principio de proporcionalidad.

El principio de proporcionalidad es el resultado de una evolución histórica, doctrinariamente se habla que el principio de proporcionalidad parte de la obra de Platón al manifestar que las penas deben ser proporcionales a la gravedad del delito. Por otro lado se considera al principio de proporcionalidad como un límite al ius puniendi, en donde la intervención del Estado es mínima, o también denominado límite de límites, prohibición de exceso, prohibición de medios. (Rojas, 2012)

El principio de proporcionalidad se convirtió en un principio constitucional con el objetivo de limitar el poder del Estado, como lo menciona Platón de manera muy acertada las penas que son interpuesta por los legisladores deben ser proporcionales a la gravedad del delito, para lo cual se debe aplicar el test de proporcionalidad que se desarrollara posteriormente.

1.8.2.3 Definición del principio de proporcionalidad

Al encontrarnos en un Estado Constitucional de Derechos y Justicia se garantiza los derechos de las personas, tratándoles a las personas con igualdad y sin discriminación alguna. Como lo mencionamos anteriormente los principios son guías para solución de conflictos y el principio de proporcionalidad no es la excepción este principio se aplica para eliminar la aplicación desmedida de una sanción, es decir que se establezca en medida al daño causado al bien jurídico.

Según Zambrano, (2009):

La aplicación de este principio tiene como finalidad evitar que se cometa abuso, arbitrariedad, y la desproporción en la materialización de una pena, la misma debe tomar una consideración, pues tanto el delito cometido como la personalidad del infractor deben ser analizados dentro de una dimensión real. (p. 48)

Se pretende proteger el bien jurídico, interponiendo penas o sanciones como medidas de prevención a un acto ilícito, pero el principio de proporcionalidad tiene una finalidad que es que dicha pena vaya acorde al acto cometido es decir que no sea excesiva y que vulnere más derechos de la persona que está siendo procesada, además que hay que tomar muy en cuenta si hablamos de un delito o de una contravención.

1.8.2.4 Sub principio de proporcionalidad

Entendiendo como sub principio a lo que surge del principio de proporcionalidad, los mismos que se deben conservar por la vinculación que este conlleva para el desarrollo. (Bernal, 2007)

1.8.2.4.1 Principio de idoneidad

La idoneidad como subprincipio busca verificar la conducta típica y de igual manera el grado de afectación, es decir en el ámbito penal se determine la pena o sanción adecuada.

Según Pulido (2010):

El juicio de idoneidad de los tipos penales acoge las exigencias derivadas del principio de lesividad, entre las cuales se sitúa, en primer lugar, la exterioridad de la acción típica, condición necesaria para verificar el vínculo que une la realización de la conducta prohibida con la afectación del bien jurídico.(p. 162).

Por lo tanto el principio de idoneidad también llamado de razonabilidad se basa en el medio que debe ser apto para cumplir el fin, para ello el bien jurídico debe ser merecedor de protección, poseer suficiente importancia social y ser capaz de protección. En otras palabras lo que se busca con el sub principio de proporcionalidad es que el bien jurídico que sea lesionado reúna los requisitos para protección idónea.

1.8.2.4.2 Principio de necesidad y de mínima intervención penal

Según Pulido (2010):

El juicio de necesidad de la norma de sanción se desdobra en dos fases: en un primer momento, se orienta a verificar si no existen medios extra – penales suficiente aptos para proteger al bien jurídico y menos lesivos para los derechos fundamentales afectados por la norma de sanción; en segundo momento, una vez constatado que para dicha tutela no resultan suficientes los mecanismos no penales, se trata de establecer que la clase y cuantía de sanción prevista por el legislador sea la mínima necesaria para cumplir con la finalidad preventiva(p. 166).

Al determinar que el bien jurídico es capaz y requiere de una protección, de acuerdo con el principio de idoneidad pasa al análisis del principio de necesidad pues si bien es cierto al cometer un delito se requiere de una sanción idónea en donde no debe estar por encima el bien jurídico de los derechos fundamentales de quien ha cometido el delito, pues estaríamos frente a una vulneración de derechos, en donde lo único que se pretende es que exista la sanción justa por el acto cometido.

1.8.2.4.3 Proporcionalidad en el sentido estricto

Frente a un conflicto sobre los derechos fundamentales se debe aplicar el principio de proporcionalidad en sentido estricto el cual tiene un subprincipio que es el de ponderación, el cual pretende valorizar que intereses contrapuestos tiene más peso.

Según Alexy (2008): “En tanto más alto sea el grado de insatisfacción o de menoscabo de un principio, tanto más grande debe ser la importancia de la satisfacción del otro. Esta regla expresa una ley válida para la ponderación de cualquier clase de principios, que puede señalarse como ley de ponderación” (p.146)

El principio de proporcionalidad en sentido estricto realiza una valorización o ponderación entre los derechos fundamentales o principios constitucionales, los cuales se encuentran en un mismo nivel de jerarquía, donde se busca analizar cual tiene más peso, dicha decisión es tomada por el juez en base a su criterio, justificación entre otras pautas.

1.8.3 Ponderación.

La ponderación se aplica frente a principios que están inmersos en un conflicto los cuales son del mismo valor y jerarquía. Es importante recalcar que los principios en conflictos tienen una justificación válida y por ende no se pretende ponderar favoreciendo a un solo principio.

Según Prieto (2008):

La ponderación intenta ser un método para la fundamentación de ese enunciado de preferencia referido al caso concreto; un auxilio para resolver conflictos entre principios del mismo valor o jerarquía, cuya regla constitutiva puede formularse así: “cuanto mayor sea el grado de la no

satisfacción o de afectación de un principio, tanto mayor tiene que ser la importancia de la satisfacción de otro". (p.100)

Como menciona el autor la ponderación es un método de resolución de conflictos al enfrentarse dos principios en un caso concreto, al ponderar no podemos hablar de forma general por ende cada caso debe someterse al test de proporcionalidad para analizar las circunstancias y saber qué principio o derecho prevalece sobre el otro. Según Alexy (2009) existen tres etapas al ponderar: determinar el grado de no satisfacción o restricción de un principio; determinar la importancia de la satisfacción del principio contrario; y finalmente determinar si la importancia del principio contrario, justifica la no satisfacción o restricción del otro principio.

1.8.4 Bien Jurídico

Encontrar una definición exacta del bien jurídico es muy complejo en el ámbito penal, lo que sí está claro entre los tratadistas es que el bien jurídico no es creado por el derecho si no que este es reconocido el cual tiene un interés vital para un desarrollo de la sociedad.

Según Franz von Liszt (1999):

Nosotros llamamos bienes jurídicos a los intereses protegidos por el Derecho. Bien jurídico es el interés jurídicamente protegido. Todos los bienes jurídicos son intereses vitales del individuo o de la comunidad. El orden jurídico no crea el interés, lo crea la vida; pero la protección del Derecho eleva el interés vital a bien jurídico. (p. 6)

Efectivamente el bien jurídico es protegido por el Estado el cual nace de la vida misma, existe un conflicto al determinar que el bien jurídico se divide en individual y colectivo, individual porque afecta directamente a una persona en particular por ejemplo el derecho a la vida; y colectivo porque afecta a toda la sociedad.

Sea de carácter individual o colectivo el Estado reconoce y protege el bien jurídico de igual manera y según sea el grado de daño o afectación al bien jurídico se aplica la sanción. Lo antes expuesto se ve establecido en materia penal la cual es la rama que se encarga de establecer sanciones por actos que van en contra de la ley y que afectan al bien jurídico que el Estado protege.

1.8.5. Conceptualización del Derecho Penal.

El derecho penal es una rama del derecho que está encargada de establecer los delitos y a su vez las sanciones, con el fin de brindar a la sociedad un control y una seguridad social, en las cuales las sanciones son preventivas y represivas.

Según Madrazo (1997):

El derecho penal se ocupa de la polémica en torno al concepto de la acción. Dentro de dicha polémica existen etapas violentas y de relativa calma. Épocas de combate por la imposición de un nuevo concepto de la acción y épocas de supremacía del concepto impugnado. (p. 9)

Como consecuencia jurídica de un delito el derecho penal establece las sanciones, pero a medida de que el tiempo pasa se ve la necesidad de establecer como delitos a nuevos actos por sus características, es decir que no podemos negar la existencia de conductas u actos antijurídicos dentro de una sociedad, lo cual requiere ser regulada por un mecanismo de sanción, con el fin de prevenir el cometimiento de delitos y contravenciones.

1.8.6 La Pena.

La pena es considerada como un mecanismo para llegar a un fin, dentro de la sociedad lo que se busca es principalmente la seguridad jurídica y social, el poder judicial tiene la función de determinar cuáles son los actos que están prohibidos y en caso de incumplir con la ley se determina la pena correspondiente. Además la pena tiene dos funciones; la primera es de prevención con el fin de erradicar los delitos o que la sociedad tome conciencia de lo que conlleva el cometimiento del mismo; y la segunda función es castigar a quien comete el delito.

Según Echeverría, (1958):

Un segundo grupo de doctrinarios no consideran a la pena como un fin en sí mismo, sino que le dan valor porque tiene un fin. Es la necesidad social dicen la que justifica la existencia y vigencia de la pena. La pena es un medio necesario para un fin. Y este fin es mantener la seguridad social, asegurando la defensa social. (p. 13-14)

Lógicamente en una sociedad se busca la seguridad social y jurídica como se mencionó anteriormente, para lo cual establecer una sanción por el

incumplimiento de la ley, es la consecuencia del delito cometido, la pena además busca prevenir que se comentan delitos.

1.8.7 Concepto de Infracción.

Las infracciones son aquellos actos prohibidos por la ley, con el fin de tener orden y seguridad dentro de la sociedad, estos actos son sancionados dentro del ordenamiento jurídico dependiendo del nivel de daño provocado. Según Cabanellas (1998): “Es transgresión, quebrantamiento violación, de una ley, pacto o contrato” (p. 205)

Remitiéndonos al Código Orgánico Integral Penal (2014): Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código. Con lo antes mencionado podemos manifestar que la infracción es el cometimiento de actos que la ley prohíbe.

1.8.7.1 Elementos de las infracciones

1.8.7.1.1 La tipicidad

La tipicidad es un elemento esencial para la configuración del delito, existe una diferencia importante entre tipicidad con el tipo penal, por lo cual no se puede caer en una confusión, según Huerta (1995), el tipo es la descripción de una

conducta delictiva contenida en la ley, en cambio, la tipicidad es el juicio por el cual se infiere la adecuación de la conducta al tipo.

La Constitución de la República del Ecuador (2008) establece:

Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento. (Artículo 76 numeral 3)

Para que un acto sea sancionado previamente debe estar establecido en la normativa, la tipicidad no es otra cosa que la adecuación de una conducta voluntaria de un sujeto que conlleva a un delito, por ende con dicho elemento se puede determinar si una persona incurre en un delito o no.

1.8.7.1.2 La antijuridicidad.

Se entiende por antijurídico todo acto contrario a la ley que afecte o ponga en peligro el bien jurídico. Según León en su tesis (2011), “la tipicidad es la adecuación entre el tipo penal y la conducta de la gente; mientras que la

antijurídica se da cuando la conducta del sujeto activo no cumple los elementos exigidos en el tipo legal” (p. 29). Por ende debe afectar al bien jurídico protegido sea por un daño, lesión o amenaza.

Para considerarse un delito se requiere de varios factores como es el acto, la intención y además el dolo, es decir que los factores subjetivos tienen gran importancia al constituirse la antijuridicidad, ya que solo la intención no constituye un delito ya que los motivos o razones pueden variar según el acto cometido (Welzel, 1951).

La antijuridicidad es la conducta realizada por el ser humano contrario a lo que se establece dentro del ordenamiento jurídico, es decir lo que está prohibido, para profundizar dentro de la antijuridicidad hay que tomar en cuenta los elementos que antes se mencionaron como la intención y el dolo.

Como el ejemplo que plantea Welzel (1951): “cuando A tira hacia B, sin dar en el blanco, esta acción puede ser una tentativa de homicidio, una tentativa de lesión corporal o un tiro en un lugar no permitido, según el dolo que el autor tuvo”(p.30).

1.8.7.1.3 La culpabilidad

Según Cabanellas (1976):

La culpabilidad es la calidad de culpable, de responsabilidad de un mal o un daño. Imputación de delito o falta, a quien resulta agente de uno u otra, para exigirle la correspondiente responsabilidad civil como penal, dentro del derecho punitivo, culpabilidad significa la calidad dolosa o culposa de la acción u omisión penal.

Por ende la culpabilidad es la responsabilidad de un sujeto relacionado con el acto cometido vinculado con el dolo, se establece en el Código Orgánico Integral Penal (2014): “Para que una persona sea considerada responsable penalmente deberá ser imputable y actuar con conocimiento de la antijuridicidad de su conducta” (p. 34).

La culpabilidad conlleva a la responsabilidad de la persona por un acto cometido, que se le interpone una sanción con el objeto de reparar el bien jurídico que ha sido afectado, pero esta responsabilidad o culpa solo recae sobre actos que estén tipificados en la ley.

Con respecto a las contravenciones en materia de tránsito se ve reflejado la culpabilidad al no cumplir con las señales de tránsito, es decir por la acción u omisión de la ley, pese al conocimiento que tenemos sobre ello y lo cual produce dentro de la sociedad un juicio de reproche, por el resultado de su conducta al lesión al bien jurídico como es la seguridad vial.

1.8.7.2 Clasificación de las infracciones

En el Código Orgánico Integral Penal (2014) se clasifica las infracciones en delitos y contravenciones. (Artículo 19).

1.8.7.2.1 Delitos

Etimológicamente el delito proviene del latín delictum que significa abandonar la ley, desviarse. Al delito se lo puede definir como el acto u omisión humana, antijurídico, culpable, que produce violación de derechos y se determina una sanción.

Para el tratadistas Castellanos (2007): “La infracción de la Ley del Estado, promulga para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto

externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente daños” (p. 125). Dentro del delito se viola derechos de terceros y afecta al bien jurídico que es protegido por el Estado, aplicando los elementos antes mencionados como la tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad para que se configure como tal.

1.8.7.2.2 Contravenciones

La contravención es un acto que está tipificado en el derecho y que supone un tipo de castigo o sanción para aquel que la lleva a cabo. Esto es así ya que el hecho de contravenir la ley es entendido como un error y por lo tanto si la ley se aplica a todos por igual, aquel que no la respete debe recibir algún tipo de sanción, castigo o advertencia también ya establecidos en la ley.

En el Art 19 Código Orgánico Integral Penal se determina que la Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días.

Las contravenciones en materia de tránsito tienen su origen en diversas circunstancias entre ellas: negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia

de la ley, y; su reglamento, además por la falta de obediencia a las señalética de tránsito así como a la autoridad competente en la materia, tanto por peatones como por conductores de vehículos.

El tratadista Guillermo Cabanellas (1998):

La contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana. (p. 360)

El mismo autor mencionado anteriormente como definición actual sobre las contravenciones establece; Una contravención es una infracción a las normas, de menor gravedad que los delitos, son conductas reprobables, en este sentido, se torna imperioso el principio de lesividad que requiere la conducta cuestionada para llegar a encuadrarla en el marco normativo contravencional. (Cabanellas, 2004).

1.8.8 Contravenciones de Tránsito

De acuerdo al Código Orgánico Integral Penal en el artículo 371 sobre las infracciones de tránsito establece: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”. Es decir que es el incumplimiento de la ley, pero de igual manera en materia de tránsito existen delitos y contravenciones, siendo esta última de menor gravedad, su conducta es reprochada por la sociedad por ende se da una pena, siendo esta no tan grave.

De acuerdo a Gallegos (2010): “Una contravención es una infracción punible únicamente con multa. Dependiendo de la naturaleza de la contravención, puede que se requiera su comparecencia en el tribunal, juzgado o comisaria, para su juzgamiento” (p. 46).

Por el hecho de que el quebrantamiento de la ley no tiene un nivel de gravedad alto el autor considera que una contravención debería ser sancionada únicamente con multa, con lo que estoy de acuerdo pues no afecta ni tampoco se atenta con la vida de una persona para que se prive de la libertad como se ha estado sancionando, además que ya se establece una sanción administrativa al bajar puntos a la licencia y una sanción pecuniaria.

1.8.8.1 Contravención de tránsito de primera clase.

En el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (2014) sobre la contravención de primera clase establece:

Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

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

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

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

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

En este caso ZAVALA, (2007) indica:

El procedimiento para el juzgamiento de las infracciones de tránsito tiene que ser sencillo, rápido y eficaz, eficiente y efectivo conforme a las leyes procesales que deben procurar la simplificación, uniformidad, eficacia y

agilidad de los trámites. El establecimiento de un sistema oral por contravenciones de tránsito sería un medio para la realización de la justicia, es decir, dar a cada persona lo que le corresponde, y, en los casos de los accidentes de tránsito, las sanciones que establece la ley para los infractores, con la imposición de una pena corporal, su multa, así como el pago de todos los daños y perjuicios ocasionados por el siniestro vía. (p. 117)

Como claramente establece el autor los procesos para las contravenciones de tránsito deben ser rápidas y sencillas, efectivamente estamos frente a un acto en contra de la ley pero no causa un daño grave al bien jurídico que se protege, pese a que se determine que conducir con exceso de velocidad es la segunda consecuencia de accidentes y por ende de muertes en el país, se debería sancionar por aquello, no solo por un supuesto de lo que puede ocurrir.

Seguido se habla sobre la persona que conduzca sin haber obtenido licencia, en donde se indica que la licencia de conducir se otorga a aquella persona que haya aprobada las pruebas correspondientes, en la cual se otorga la licencia con 30 puntos para un plazo de 5 años, estos puntos serán reducidos según las contravenciones que cometa el conductor.

En la contravención de primera clase se sanciona por conducir un vehículo sin obtener licencia de conducir, la sanción es de tres días de privación de libertad

y multa de un salario básico unificado, solo en esta contravención de primera clase no se reducen los puntos en la licencia.

La persona que confíe su vehículo a una persona que no tenga licencia de conducir como la persona que conduzca tienen el mismo grado de irresponsabilidad sin excusa que la persona tenga experiencia, ya que se busca evitar accidentes de tránsito.

De acuerdo a la doctrina y a los tratadistas mencionados en este proyecto de investigación el procedimiento en las contravenciones de tránsito deben ser de forma rápida y sencilla, además que el bien jurídico que el Estado protege no es lesionado, por ende la sanción o pena a esta contravención siguiendo con el principio de proporcionalidad sería la multa.

En el caso de la o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito, se puede decir que todas las personas nos merecemos respeto y el Estado vela por la seguridad y bienestar de los ciudadanos es por ellos que faltar de obra a la autoridad o agente de tránsito debe ser sancionado, pero de allí que se sancione de manera administrativa, pecuniaria y con privación de libertad considero que es excesivo porque se está vulnerando el derecho de libertad y el derecho al trabajo.

En el caso de que la o el conductor que con un vehículo automotor exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, la ley determine límites de velocidad, de acuerdo al del vehículo que se conduce y según el tipo de vía, para lo cual se determina en el presente cuadro en donde se podrá entender con mayor claridad.

En el siguiente cuadro se puede entender como mayor claridad cuáles son los límites de velocidad según el tipo de vehículo y tipo de vía, además la sanción de acuerdo para el conductor que maneje dentro del rango moderado o fuera del rango moderado.

Tabla No 1.1: Límites de velocidad

Límites de velocidad	Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado (Multa del 30% del salario básico y reducción de seis puntos en la licencia)	Fuera del rango moderado (Multa de un salario básico, reducción de diez puntos en la licencia y pena privativa de libertad de tres días)
Vehículos livianos, motocicletas y similares	Urbana	50 km/h	De 50km/h a 60km/h	Más de 60 km/h
	Perimetral	90km/h	De 90km/ a 120 km/h	Más de 120km/h
	Rectas en carretera	90km/h	De 100km/h a 135kmh	Más de 135 km/h
	Curvas en carretera	50km/h	De 60 km/h a 75 km/h	Más de 75km/h
Transporte de pasajeros	Urbana	40 km/h	De 40km/ a 50km/h	Más de 50km/h
	Perimetral	70km/h	De 70km/h a 100km/h	Más de 100km/h
	Rectas en carretera	90km/h	De 90km/h a 115km/h	Más de 115km/h

	Curvas en carretera	50km/h	De 50km/h a 65 km/h	Más de 65km/h
Transporte de carga	Urbana	40km/h	De 40km/h a 50km/h	Más de 50km/h
	Perimetral	70km/h	De 70km/h a 95km/h	Más de 95km/h
	Rectas en carretera	70km/h	De 90km/h a 100km/h	Más de 100km/h

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Elaborado: Agencia Nacional de Tránsito

En este caso manejar en exceso de velocidad se considera la segunda causa en accidentes de tránsito poniendo en riesgo no solo la vida del conductor si no de terceras personas además de los daños materiales que se puede ocasionar, en la mayoría de casos esto va acompañado de negligencia, impericia, estado de embriagues y fallas mecánicas.

Dentro de nuestra legislación pese que estamos bajo de un Estado garantistas de derechos muchas leyes son injustas para el infractor, no negamos el hecho que a una acción se requiere de una reacción es decir si una persona comete una infracción se debe sancionar pero de acuerdo a la gravedad del dañado al bien jurídico.

Evidentemente nos encontramos en un Estado legalista pensando que la privación de libertad es una sanción proporcional por exceder los límites de velocidad, sin tomar en cuenta que se afecta los derechos del infractor y además de su familia en el caso que sea madre o padre que esté a cargo el cuidado de sus hijos, se estaría desamparando a sus hijos tres días, vulnerando su bienestar ya que el cuidado de los mismos estaría bajo personas extrañas, y

a su vez el daño psicológico que se causa al saber que su madre o padre está en la cárcel como se conoce en la sociedad, por otro lado se pone en riesgo el derecho al trabajo ya que muchas personas no podrán justificar tres días de inasistencia por lo tanto pueden ser despedidos, lo que es justificado con el siguiente análisis.

Sustentándonos en lo que establece el artículo 48 literal b de la Ley Orgánica del Servidor Público sobre las causas de destitución: “Abandono injustificado del trabajo por tres o más días laborables consecutivos”.

Por otro lado en el Código de Trabajo se establece en el artículo 172 numeral 1 sobre las causas por las que el empleador puede dar por terminado el contrato:

Por faltas repetidas e injustificadas de puntualidad o de asistencia al trabajo o por abandono de éste por un tiempo mayor de tres días consecutivos, sin causa justa y siempre que dichas causales se hayan producido dentro de un período mensual de labor.

Por ende el considerar como justificado o injustificado la inasistencia al trabajo por la privación de la libertad puede ser subjetivo lo cual, produce otra problemática. Desde mi punto de vista la privación de libertad es exagerado y desproporcional a las contravenciones de tránsito de primera clase y mucho más si ya se está sancionando con multa de un salario básico y reducción de

10 puntos en la licencia, como ya se mencionó anteriormente al autor Gallegos (2010) indica: “Una contravención es una infracción punible únicamente con multa. (p.46). Puesto que al cometer una contravención el grado de afectación al bien jurídico es leve.

1.8.9 Procedimiento para sancionar las contravenciones de Tránsito

En el Código Orgánico Integral Penal en el artículo 644. Establece que: “Son susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no.” Se lleva a cabo el procedimiento expedito con el fin que la administración de justicia sea breve y ágil. Las contravenciones de tránsito al ser actos que van en contra de la ley y se diferencian de los delitos por la gravedad del daño que causa o conmoción social, es por ello que no se puede sancionar con procedimientos iguales, ya que dentro de las contravenciones no se requiere de investigaciones hechas por la fiscalía. Con el procedimiento expedito se busca la celeridad del proceso, sin vulnerar el derecho a la defensa del supuesto infractor. Dentro de este procedimiento el infractor puede impugnar dentro del término de tres días, en el caso de haber recibido la citación o en caso contrario se entiende que acepta voluntariamente determinada contravención. En el caso que la contravención de tránsito se

sancione con privación de libertad será detenido y juzgado en una sola audiencia, en la cual se presenta las pruebas y necesariamente debe estar presente el agente de tránsito que aprehenda al infractor. (COIP, artículo 645).

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

2.1 Métodos Aplicables

El presente proyecto de investigación se desarrolló desde un enfoque crítico propositivo, ya que se planteó alternativas para sancionar la contravención de tránsito de primera clase con la finalidad que se aplique el debido proceso y por ende el principio de proporcionalidad, con la finalidad que no se incurra en una vulneración de derechos por sanciones excesivas y desproporcionales.

En el presente proyecto de investigación se ha utilizado la modalidad bibliográfica-documental ya que se aplicó textos, libros, tesis e internet, los cuales son muy necesarios para recopilar información, establecer definiciones y características de temas que se han tratado dentro del presente proyecto. Por otro lado se aplicó la modalidad de campo, porque se realizó entrevistas de forma personal a quienes son expertos en la materia y son quienes sancionan en base a la ley, además que con las entrevistas realizadas a los jueces de la Unidad Judicial de Tránsito se llevó a cabo el cumplir con dos objetivos

específicos; que es establecer demostrar el exceso en la sanción y determinar cuál es la sanción idónea para la contravención de tránsito de primera clase. Dentro de la entrevista cabe recalcar la relevancia de las tres últimas preguntas que son fundamentales para cumplir dichos objetivos, es por ello que en el capítulo de resultados a través de gráficos se interpreta las respuestas de los jueces entrevistados.

2.1.2 Método General

El método general aplicado a la investigación fue el Inductivo, pues permitió analizar varios hechos y circunstancias para poder llegar a generalidades que sirvan como referencia a la investigación; permitió establecer la importancia de aplicar el principio de proporcionalidad en la sanción de la contravención.

2.1.3 Método Específico

El método específico empleado es el método analítico, ya que radica en la descomposición de un objetivo de estudio en cada una de sus partes ayudándonos a entender el problema de investigación.

2.1.4 Técnicas e instrumentos de recolección de Información.

La técnica que se utilizó fue entrevistas estructuradas acorde al tema de investigación en forma verbal y personal a los jueces de la Unidad de Tránsito del Cantón Ambato, encaminadas a cumplir con los dos últimos objetivos que son determinar el tipo de sanción idóneo de las contravenciones de tránsito de primera clase y demostrar el exceso en la sanción de la contravención de tránsito de primera clase.

Los jueces entrevistados de la Unidad Judicial de Tránsito del cantón Ambato son: Dr. Omar Gallardo; Dr. Javier Ortiz; Dr. Klever Pazmiño; Dr. Efraín Portero; Dra. Dina Curay y finalmente el Dr. Fabián Flores.

CAPÍTULO III

RESULTADOS

3.1 Presentación de Resultados

Tabla No.3.1: Entrevista a Jueces: Omar Gallardo, Javier Ortiz, Kléver Pazmiño

Preguntas/Entrevistados	Dr. Omar Gallardo	Dr. Javier Ortiz	Dr. Kléver Pazmiño
1. Conoce Usted ¿cuál es la contravención de tránsito de primera clase?	Sí, son las que se establecen en el COIP en el artículo 386	-Conducir sin obtener la licencia de conducir - Faltar de obra a la autoridad o agente de tránsito -Exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado.	Si, estipuladas en el COIP
2. Conoce ¿Cuáles son las sanciones para la contravención de tránsito de primera clase?	Sí, multa pecuniaria la reducción de puntos a la licencia y tres días de privación de libertad licencia de conducir	Si, aquellas establecidas en el COIP	Si, pena privativa de libertad de tres días, multa y reducción de puntos en la licencia.
3. Según su criterio ¿En qué consiste el principio de proporcionalidad establecido en el COIP?	Coherente entre el grado de vulneración de un derecho y la gravedad de	Relación entre el acto y la pena	La sanción no debe ir más allá de los límites que establecen los derechos

	la pena.		fundamentales de las personas.
4. Considera usted ¿Qué en la sanción por la contravención de tránsito de primera clase que establece el COIP se desarrolla el principio de proporcionalidad?	No	No	No
5. De acuerdo a su opinión ¿cuál o cuáles considera que serían las sanciones más idónea para la contravención de tránsito de primera clase? y ¿Por qué?	-Multa pecuniaria -Reducción de puntos en la licencia	-Multa pecuniaria -Reducción de puntos en la licencia	-Multa pecuniaria -Reducción de puntos en la licencia
6. Desde su punto de vista, considera usted ¿Qué las sanciones por la contravención de primera clase deben ser relacionadas con la conducta antijurídica del individuo?	Si	Si	Si

Elaborado por: Allison Duque

Fuente: Unidad Judicial de Tránsito

Tabla No. 3.2: Entrevista a Jueces: Efraín Porter, Dina Curay, Fabián Flores

Preguntas/Entrevistados	Dr. Efraín Portero	Dr. Dina Curay	Dr. Fabián Flores
1. Conoce Usted ¿cuál es la contravención de tránsito de primera clase?	Si, establecidas en el COIP	-Conducir sin obtener la licencia de conducir - Faltar de obra a la autoridad o agente de tránsito -Exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado.	Si
2. Conoce ¿cuáles son las sanciones para la contravención de tránsito de primera clase?	Sí, multa pecuniaria la reducción de puntos a la licencia y tres días de privación de libertad licencia de conducir.	Si	Si
3. Según su criterio ¿En qué consiste el principio de proporcionalidad establecido en el COIP?	A determinada conducta establecer una sanción.	La aplicación de una sanción acorde a la contravención que el conductor comete tomando en cuenta los derechos constitucionales.	En derecho penal de acuerdo al delito y el grado de afectación al bien jurídico se determina la pena o sanción.
4. Considera usted ¿Qué en la sanción por la contravención de tránsito de primera clase	Si	No	No, es muy drástico

que establece el COIP se desarrolla el principio de proporcionalidad?			
5. De acuerdo a su opinión ¿cuál o cuáles considera que serían las sanciones más idónea para la contravención de tránsito de primera clase? y ¿Por qué?	Las que ya están establecidas en el COIP.	La sanción idónea para quien conduzca sin licencia de conducir sería la privación de la libertad y la rebaja de puntos a la licencia , para la persona que falte de obra a la autoridad sería la privación de la libertad y la rebaja de puntos en la licencia y finalmente la persona que exceda los límites de velocidad está de acuerdo las sanciones establecidas	Reducción de puntos en la licencia y privación de libertad, se debería reducir la multa pecuniaria porque sobrepasa los mil dólares.
6. Desde su punto de vista, considera usted ¿Qué las sanciones por la contravención de primera clase deben ser relacionadas con la conducta antijurídica del individuo?	Si	Si	Si

Elaborado por: Allison Duque

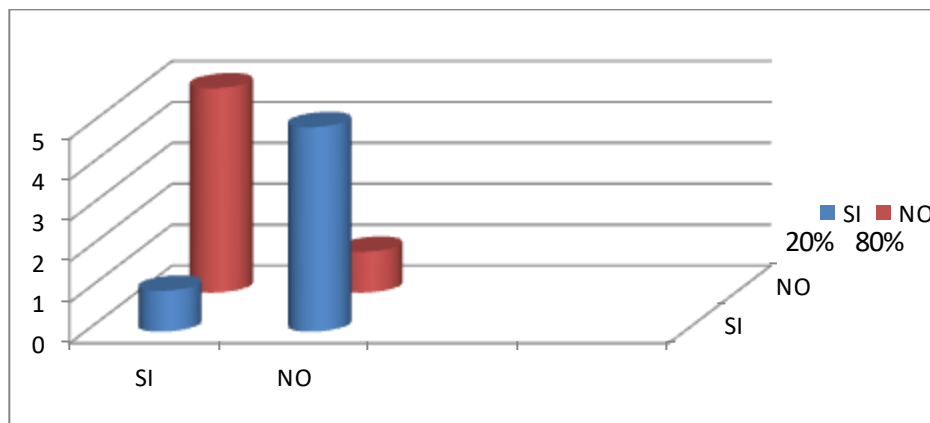
Fuente: Unidad Judicial de Tránsito

3.2. Análisis de las entrevistas

Para dar cumplimiento a tercer y cuarto objetivo específico de la Investigación que son determinar el tipo de sanción idóneo de las contravenciones de tránsito de primera clase y demostrar el exceso en la sanción por contravención de tránsito de primera clase, se realizó entrevistas a los seis jueces de la Unidad Judicial de Tránsito del Cantón Ambato, los mismos que se analizará de la mejor manera a continuación.

1. Desarrollo el principio de proporcionalidad en la contravención de tránsito de primera clase

Gráfico No. 3.1 Desarrollo del principio de proporcionalidad



Elaborado por: Allison Duque

Fuente: Entrevista

Se puede evidenciar en el cuadro anterior que el 80% de los jueces entrevistados consideran que no se desarrolla el principio de proporcionalidad en la sanción de la contravención de tránsito de primera clase, sin embargo en un 20% consideran que si se desarrolla el principio de proporcionalidad en la contravención antes mencionada, siendo esta una garantía básica del debido proceso.

Como se puede constatar en el gráfico que antecede el principio de proporcionalidad no se está desarrollando en la sanción de la contravención de tránsito de primera clase pese a ser una garantía básica del debido proceso como lo establece la Constitución de la República del Ecuador determinando que la sanción debe ser proporcional al acto cometido, a pesar que los Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito en su mayoría consideran que no se está aplicando dicho principio, siguen aplicando la ley de manera expresa, lo que conllevaría a vulnerar los derechos del conductor pues la sanción es excesiva.

Dentro de nuestro ordenamiento jurídico el principio de proporcionalidad se establece en la Constitución de la República del Ecuador (2008):

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:

La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. (Artículo 76 numeral 6).

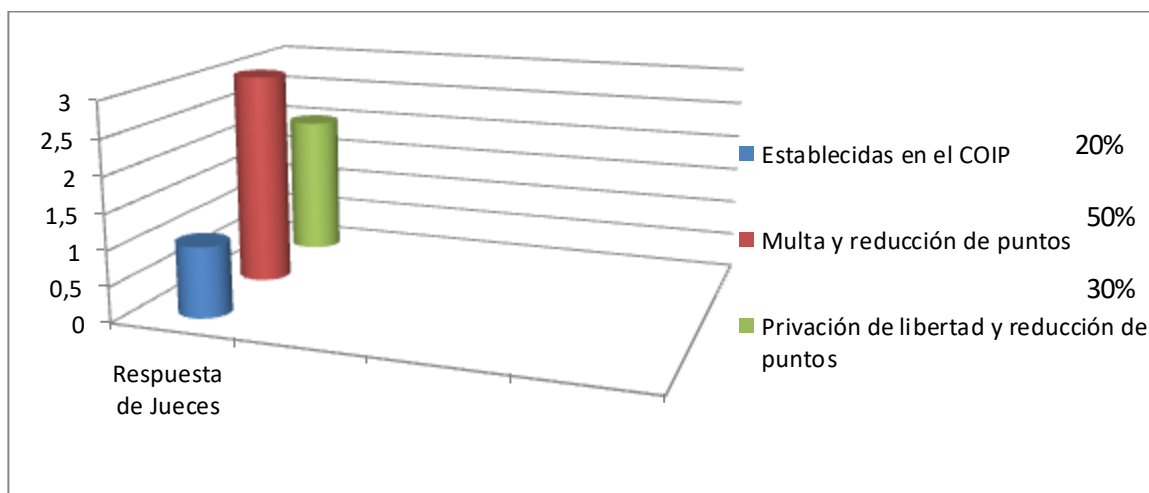
Por ende el principio de proporcionalidad es una herramienta necesaria para la aplicación de la ley, con el fin que se limite el poder del Estado al momento de sancionar. Dentro de la doctrina el principio de proporcionalidad se desarrollan tres sub principios que son el principio de necesidad; principio de idoneidad; y en sentido estricto, en los cuales parten por verificar la relación entre la conducta antijurídica y el daño al bien jurídico, posteriormente analizar si el bien jurídico es merecedor de protección y en qué grado afecta su vulneración dentro de la sociedad.

Por medio de las entrevistas se refleja la necesidad de que la sanción por la contravención de tránsito de primera clase sea reformada, para cumplir con el objetivo de la pena, siendo esta prevenir el cometimiento de infracciones y por otro lado que la pena establecida repare el bien jurídico que es afectado pese que en este caso se considera que la conducta va contra una manifestación expresa y no lesiona el bien jurídico que el Estado protege.

Pese que el Código Orgánico Integral Penal este basado en la doctrina preventiva, las sanciones no deben ser excesivas por el cometimiento de una contravención, el objetivo principal es prevenir que no se cometan infracciones o disminuya el índice del mismo, por medio de las sanciones que se establezcan, específicamente en la contravención de primera clase no se está cumpliendo con el fin establecido como se demostrará posteriormente en cuadros estadísticos de la Agencia Nacional de Tránsito.

2. Sanción Idónea para la contravención de tránsito de primera clase

Gráfico 3.2: Sanción Idónea



Elaborado por: Allison Duque

Fuente: Entrevista

En el cuadro anterior se evidencia que en un 50 % de los jueces de la Unidad Judicial de Tránsito consideran como sanción idónea el multa y reducción de puntos en la licencia, sin embargo en un 30% consideran la privación de libertad

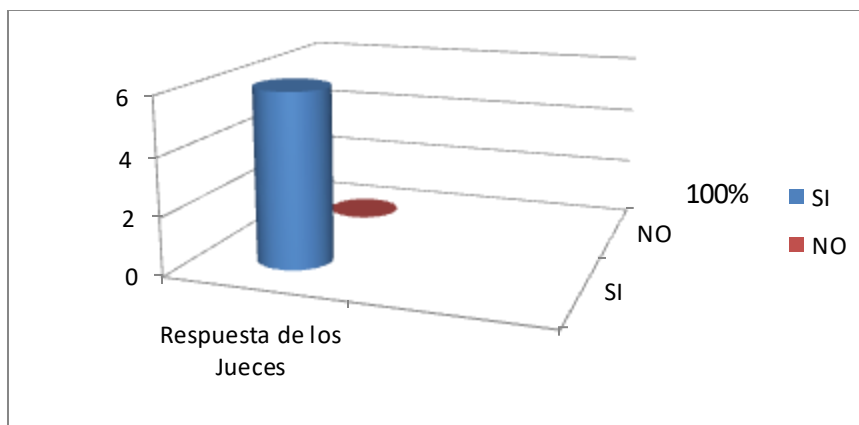
y reducción de puntos como sanción idónea y en un 20% las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.

Conforme al gráfico superior se puede demostrar que la sanción idónea para la contravención de tránsito de primera clase es multa y reducción de puntos en la licencia, en el cual según la investigación realizada se considera la sanción establecida como apropiada puesto que en las contravenciones de tránsito el procedimiento debe ser rápido, sencillo y eficaz, además que a diferencia de un delito el daño causado es leve.

Por otro lado podemos ver que la opinión de los jueces es dividida ya que consideran la privación de la libertad como una sanción idónea, para lo cual no estoy de acuerdo puesto que el daño como mencione anteriormente a un bien jurídico no se ve plasmado en esta contravención, sino solo se incumple con lo establecido en la ley, además que la privación de la libertad como sanción a una contravención de tránsito pienso que vulnera derechos como es el derecho al trabajo puesto que tres días privado una persona de su libertad puede perder su trabajo y afectar la economía de su hogar y aún más si es el único sustento del mismo, por otro lado en el ámbito familiar y social se ve afectado por la conmoción social que esto conlleva.

3. Relación entre la sanción y la contravención

Gráfico 3.3: Relación entre la sanción y la contravención



Elaborado por: Allison Duque

Fuente: Entrevista

En el cuadro anterior se demuestra que el 100% de los jueces consideran que efectivamente que debe existir una relación coherente entre la sanción establecida por la ley y la contravención.

En esta pregunta se trataba de que los jueces afirmen el objetivo mismo del principio de proporcionalidad en el cual como se puede observar en el gráfico superior todos los jueces dan una respuesta positiva con respecto a la pregunta ya que manifestaron que la sanción debe tener una relación entre la conducta antijurídica del conductor para no llegar a un abuso ni a la desproporción en la materialización de una pena.

Como se mencionó anteriormente el principio de proporcionalidad, conlleva que se establezca una sanción pero que la misma no sea excesiva, por ende que la pena sea ajustada a las necesidades de reparación integral mas no que el objetivo de establecer una pena sea el de sancionar directamente al individuo, para Salmon (2010); “En un Estado de Derecho y Justicia Constitucional la misma conducta antijurídica no debe estar tipificada ni sancionada por diversas normas sancionadoras de distinta naturaleza” (p. 294)

4. Criterio respecto a la proporcionalidad en la sanción por contravención de tránsito de primera clase.

Como último objetivo específico del presente proyecto de investigación se planteó demostrar el exceso en la sanción de la contravención ya mencionada, basado en las investigaciones y entrevistas a los Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito, las sanciones son excesivas y desproporcionales, siendo que la contravención no afecta ni lesiona el bien jurídico como lo establece Gallegos (2010): “Una contravención es una infracción punible únicamente con multa. Dependiendo de la naturaleza de la contravención, puede que se requiera su comparecencia en el tribunal, juzgado o comisaria, para su juzgamiento” (p. 46).

Como resultado dentro de la investigación se demuestra que no se desarrolla el principio de proporcionalidad, además se considera de suma importancia acotar dentro de este capítulo un proyecto de ley de reforma al código orgánico integral penal con fecha 16 de diciembre del 2015, en el cual se plantea que las contravenciones de tránsito son sancionadas tres veces por una misma infracción como prisión, multa y reducción de puntos en la licencia, dentro de proyecto de ley se menciona el avance tecnológico que ha sido utilizado en la ciudad de Quito, como son foto radares y foto multa para que exista un mejor control en la circulación vehicular con el fin de prevenir accidentes de tránsito, siendo una de las principales causas conducir en exceso de velocidad y que de esta manera se reduzcan las contravenciones de tránsito, al analizar los resultados estadísticos que proporciona la agencia nacional de tránsito el resultado es contrario, puesto que las contravenciones de tránsito las cifras aumentan en vez de reducirse, por ende, se argumenta que las sanciones que se encuentran tipificadas en el COIP más allá de no ser proporcional con la contravención no se ha logrado reducir el cometimiento de las contravenciones de tránsito, por lo cual se plantea en el proyecto de ley establecer como sanción la multa pecuniaria y cursos de capacitación en conducir, educación vial y de la ley de la materia respectiva.

Gráfico3.4: Infracciones registradas por foto multas

Infracciones registradas por foto multa					
Pasarse semáforo en rojo					
Enero	Marzo	Mayo	Julio	Septiembre	Octubre
3018	6625	6093	2769	3091	825
Invadir carril exclusivo					
Enero	Marzo	Mayo	Julio	Septiembre	Octubre
419	426	3221	1042	711	160
Total semáforo en rojo		40950			
Carril exclusivo		9094			
Total		50044			
Infracciones registradas por foto radares en el 2015					
Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	
1931	8914	6609	9539	5002	Total: 31995

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Gráfico 3.5: Índice de contravenciones de tránsito

CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2015	REPRESENTACION	%
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRANSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	419	362	375	325	433	515	419	347	384	443	436	439	4.897		13,71
C14	CONducIR DESATENTO A LAS CONDICIONES DE TRANSITO (PANTALAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	226	255	323	332	371	301	390	449	418	450	414	576	4.505		12,62
C09	CONducIR VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD	317	232	196	249	296	252	288	336	385	411	398	417	3.777		10,58
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	211	220	259	275	296	265	286	279	248	229	249	339	3.156		8,84
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	187	208	304	292	351	184	232	330	173	179	205	207	2.852		7,99
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	250	167	211	214	205	256	312	131	283	259	257	281	2.806		7,86
C06	CONducE BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	188	160	166	209	231	195	213	219	177	194	216	232	2.400		6,72
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	185	203	200	166	175	179	145	191	212	188	162	167	2.173		6,09
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON	99	92	155	197	184	207	145	127	154	176	147	205	1.888		5,29
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	106	119	140	126	109	86	75	75	72	110	83	117	1.218		3,41
C18	CONducIR EN SENTIDO CONTRARIO A LA VIA NORMAL DE CIRCULACION	75	143	155	185	103	99	68	45	32	37	57	36	1.035		2,90
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC	91	72	118	58	46	91	91	43	70	61	77	75	893		2,50
C03	CONducIR EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FISICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA)	61	72	79	79	61	69	70	79	71	87	84	95	907		2,54
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ARBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC)	135	40	58	55	37	48	38	36	51	32	34	36	600		1,68
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA)	50	46	107	69	35	26	27	8	3	34	22	31	458		1,28
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	27	23	29	26	22	37	28	46	44	38	30	28	378		1,06
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRANSITO	64	44	30	21	24	42	45	17	15	13	17	15	347		0,97
C27	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	31	8	11	19	16	33	14	31	11	39	33	44	290		0,81
C05	FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	74	29	15	12	18	19	11	18	15	14	17	27	269		0,75
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	11	14	11	12	27	11	13	36	19	4	14	16	188		0,53
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	11	15	9	10	19	11	11	10	8	9	14	19	146		0,41

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Elaborado: Agencia Nacional de Tránsito

Es decir que las sanciones son desproporcionales y además no cumple con el objetivo mismo que es prevenir el cometimiento de infracciones o la disminución de las mismas, es por ello que se considera que la privación de libertad es excesiva, como se planteó en la descripción del problema, la privación de libertad por conducir con exceso de velocidad o sin cinturón de seguridad genera vulneración de varios derechos fundamental, pues si la persona que fue

privada de su libertad es el único sustento de su hogar, se vulnera el derecho al trabajo, afecta su entorno familiar y social. De acuerdo a Ferajoli (1995), “prohibiciones penales injustificadas por ser ellas mismas lesivas de derechos fundamentales” (p.101). Como menciona anteriormente el autor citado las penas que se establecen dentro del sistema penal pueden llegar a ser ellas mismo lesivas de derechos fundamentales, al ser dichas sanciones excesivas, desproporcionales e injustificadas.

3.3 Análisis General

Luego de haber analizado las entrevistas realizadas a los jueces de la Unidad Judicial de Tránsito, podemos decir que de los seis jueces cinco de ellos consideran que existe una desproporcionalidad en la sanción de la contravención de tránsito de primera clase que es privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

Con respecto a la privación de libertad de tres días como sanción de la contravención de los seis jueces tres de ellos determinan que es excesiva y vulnera los derechos fundamentales del conductor y además los de su familia.

Por otro lado de acuerdo a la multa de un salario básico unificado como sanción de la contravención de los seis jueces dos de ellos recalcan que es drástica y afecta la economía del conductor por lo cual se debe eliminar. Por ultimo como sanción de la contravención de tránsito de primera clase la reducción de diez puntos en la licencia de conducir los seis jueces consideran que es idónea.

En base a los resultados presentados en el punto anterior se da por cumplido los objetivos planteados en el presente proyecto de investigación además como producto final se logra contestar la pregunta de estudio al determinar que no se desarrolla el principio de proporcionalidad en la sanción de la contravención de tránsito de primera clase, ya que el principio de proporcionalidad es una garantía básica del debido proceso en donde se busca limitar el poder del Estado al momento de sancionar, es decir que debe existir una relación coherente entre la conducta y la sanción. Específicamente en la sanción de la contravención de tránsito de primera clase son desproporcionales y excesivas siendo estas sanciones lesivas de los derechos fundamentales del conductor.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- En materia de tránsito anteriormente se regía por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a partir de la promulgación del Código Orgánico Integral Penal rige todo lo concerniente a tránsito, de igual manera se establecen principios que sirven de guía para solucionar los problemas penales, dentro de estos principios se establece el principio de proporcionalidad siendo éste fundamental por la relación directa de la conducta de la persona y la sanción; además del enfoque constitucional.
- El principio de proporcionalidad está reconocido tanto en normas nacionales como en normas internacionales, siendo éste un principio constitucional para limitar el poder del Estado, evitando así el abuso y el arbitraje del mismo, es decir que exista una adecuada e idónea sanción por el acto cometido, pues al ser excesivo conllevaría a vulnerar derechos fundamentales del infractor, para una correcta aplicación de dicho principio de debe desarrollar el test de proporcionalidad que se

divide en principio de idoneidad, principio de necesidad y finalmente proporcionalidad en sentido estricto.

- La doctrina establece que las contravenciones tienen menor gravedad que un delito por ende las sanciones deberían ser solamente sancionadas por multas pecuniarias, por otro lado dentro de la investigación realizada se concluye que el procedimiento para las contravenciones de tránsito deben ser sencillos, rápidos y eficaces.
- Las contravenciones de tránsito de primera clase se establece en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, determinando que una persona al conducir sin haber obtenido licencia; su sanción es multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito y la o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento , para estos dos últimos tiene como sanción privación de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia, para lo cual podemos concluir que a través de las entrevistas realizadas a los Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito del Cantón Ambato en su

mayoría determinaron que existe una excesiva sanción en la contravención de tránsito pues al actuar la pena compuesta por tres sanciones, se vulnera los derechos fundamentales del infractor y además el debido proceso que está estipulado dentro de la constitución en el artículo 76 numeral 6; que en todo proceso que se determinen derechos y obligaciones se garantizara la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

Recomendaciones

- Considero que los asambleístas tiene un ardua labor, al dictar normas y sanciones, ya que los factores a considerar son amplios, al establecer la pena por un acto que va en contra de la ley se debe tomar en consideración que la pena repare el daño y a su vez cause concientización dentro de la sociedad, siendo esta preventiva y no solo represiva, ya que prevenir el cometimiento de actos que van en contra de la seguridad social y jurídica es uno de los objetivos que estipula el Código Orgánico Integral Penal.
- Siendo los principios constitucionales herramientas fundamentales para solucionar problemas que se presentan dentro de la sociedad, es de suma importancia que los jueces que tiene el poder de administrar justicia se basen y apliquen dichos principios para que de esta manera no se presente inconstitucionalidades ni se vulneren los derechos de los ciudadanos.
- Por otro lado considero que es necesario la enseñanza desde la niñez sobre materia de tránsito, debido que la sociedad no tiene buenas costumbres y hace caso omiso a las señales de tránsito y lo que se

establece como infracciones. Si se llegara a concientizar tanto a los conductores como a los peatones de la importancia de respetar las normas, no se atentaría con la seguridad vial y además se evitarían sanciones que afectan a sí mismo.

BIBLIOGRAFÍA

Balseca, C. (2006). *Los Juicios en materia de Tránsito en Aplicación al Nuevo Sistema Penal* Editorial Jurídica del Ecuador (1ª. Ed). Quito-Ecuador.

Cabanellas de Torres, G. (2003). Diccionario jurídico elemental. (16a.Ed). Buenos Aires, Argentina: Heliasta Declaración Universal de Derechos Humanos. <http://www.un.org/es/documents/udhr/history.shtml>.

Cadena, A. (1998). *Las infracciones o delitos de tránsito con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato*. (1ra edición). Quito, Ecuador: Crissan Color.

Carbonell, M. (2005). *Una historia de los derechos fundamentales*. (1ra edición). México: Porrúa

Código Orgánico Integral Penal. R.O. 180 del 10 de febrero del 2014
com/images/stories/revistas/2005/20/20_analisis_del_codigo.pdf.

Constitución de la República del Ecuador.R.O.242 del 20 de octubre del 2008.

Echeverría, E. (1958). *Derecho Penal Ecuatoriano*, (1ra edición). Quito, Ecuador: Casa de la Cultura Ecuatoriana

Ferrajoli, L. (1995). *Derecho y razón: Teoría del garantismo penal*. (1ª. Ed.).

Madrid: Editorial Trotta.

Ferrajoli, L. (2004). *Derecho y Garantías, la ley del más débil*. (1ª. Ed.). Madrid:

Editorial Trotta.

Gallegos, B. (2010). *La responsabilidad en el derecho tránsito*. (1ra edición).

Quito, Ecuador: IMPUBLIC

Gallegos, B. (2010). *Infracción de tránsito*. (1ra edición). Quito, Ecuador:

IMPUBLIC

Jaramillo, D. (2013). *Las contravenciones de tránsito y la proporcionalidad de*

las penas frente al derecho a la libertad personal en el juzgado

primero de tránsito de la corte provincial de justicia de Tungurahua.

Tesis de Abogado. Universidad Técnica de Ambato, Ecuador.

Larrea, J.(2007). *Derecho Penal del Ecuador*. (1ra edición). Quito, Ecuador

Malo, M. (1997). *Derechos Fundamentales*. (2ª. Ed). Bogotá: ESAP

Nogueira, H. (1997). *Dogmática constitucional*. (2ª. Ed). México: Editorial

Universidad de Talca

Ochoa, L. (2010). *El debido proceso en materia penal*. Recuperado el 7 de Octubre del 2014, de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/2919/1/td4297.pdf>.

Pulido, C. (2007). *El principio de proporcionalidad y los derechos fundamentales* (1ra edición). España: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

Rojas, Ivonne (2012). *La proporcionalidad en las penas*. Recuperado el 6 de mayo del 2016 de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2937/15.pdf>

Sánchez, R. (2010). *El principio de proporcionalidad*. (1ra edición). México: Instituto de investigación Jurídica.

Verdugo, S. (2013) *La Declaración de inconstitucionalidad de las leyes como control represivo abstracto. Una especie de nulidad de Derecho Público atenuada en sus efectos*. Recuperado el 13 de Octubre del 2014, de <http://derecho-scl.udd.cl/investigacion/files/2013/09/Declaraci%C3%B3n-de-inconstitucionalidad-como-control-represivo-abstracto.-S.-VERDUGO.pdf>.

Vergara, J. (2009). *Constitución y Proceso*. (1ra edición). Lima, Perú: Jurista Editores.

Zambrano, M. (2009). *El principio constitucionales del debido proceso y las garantías jurisdiccionales*. (1ra edición). Quito, Ecuador: PH ediciones.

Zavala, J. (2007). *Derecho, Legislación y Libertad*. (1ra edición). México: Méndez.

APÈNDICE

Apendice No. 1



ENTREVISTA

Tema: EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA SANCIÓN DE LA CONTRAVENCIÓN DE TRANSITO DE PRIMERA CLASE.

Jueces/as de la Unidad Judicial de Tránsito

Objetivo: Determinar la sanción idónea para las contravenciones de transito de primera clases.

1. Conoce Usted ¿cuál es la contravención de tránsito de primera clase?

.....
.....

2. Conoce ¿cuáles son las sanciones para la contravención de tránsito de primera clase?

.....
.....

3. Según su criterio ¿En qué consiste el principio de proporcionalidad establecido en el COIP?

.....
.....

4. Considera usted ¿Qué en la sanción por las contravención de tránsito de primera clase que establece el COIP se desarrolla el principio de proporcionalidad?.

.....
.....

5. De acuerdo a su opinión ¿cuál o cuáles considera que serían las sanciones más idónea para la contravención de tránsito de primera clase? y ¿Por qué?

.....
.....

6. Desde su punto de vista, considera usted ¿Qué las sanciones por la contravención de primera clase deben ser relacionadas con la conducta antijurídica del individuo?

.....
.....