



Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Sede Ibarra

ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

INFORME FINAL DEL PROYECTO

TEMA:

“LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DETECTADAS POR FOTO RADAR
EN LA CIUDAD DE IBARRA EN EL AÑO 2016 Y EL DERECHO A LA DEFENSA”

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

J.2 PERSONAS, ALCANCES CONTRACTUALES Y FILIALES

AUTORA: Andrea Gisela Dávila Tinajero

ASESOR: Mgs. Jimmy Ricardo Vásquez Bedón

IBARRA, ENERO -2019

Ibarra, 17 de enero de 2019

Mgs. Jimmy Ricardo Vásquez Bedón

ASESOR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final de investigación, el mismo que se ajusta a las normas vigentes en la Escuela de JURISPRUDENCIA, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI); en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.

(f: 

Mgs. Jimmy Ricardo Vásquez Bedón

C.C.: 1002190161

PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

El jurado examinador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI):

(f): 

Mgs. Jimmy Ricardo Vásquez Bedón

C.C.: 1002190161

(f): 

Phd. Hugo Bayardo Santacruz Cruz

C.C.: 1002826392

(f): 

Msc. Martín Góngora Suican

C.C.: 1002297115

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS

Yo, Andrea Gisela Dávila Tinajero, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiesta textualmente: “Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilidades de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia”.

Ibarra, 17 de enero del 2019



f):

Andrea Gisela Dávila Tinajero

C.C.:

AUTORÍA

Yo, Andrea Gisela Dávila Tinajero, portadora de la cédula de ciudadanía N° 1003030960, declaro que la presente investigación es de total responsabilidad del autor, y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

(f): 

Andrea Gisela Dávila Tinajero

C.C.: 1003030960

DECLARACIÓN y AUTORIZACIÓN

Yo: Andrea Gisela Dávila Tinajero, con CC: 1003030960 autora del trabajo de grado intitulado: “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DETECTADAS POR FOTO RADAR EN LA CIUDAD DE IBARRA EN EL AÑO 2016 Y EL DERECHO A LA DEFENSA”, previo 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 Sede- Ibarra, 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 Sede Ibarra a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCESI el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad.

Ibarra, 17 de enero del 2019.



(f.)
Andrea Gisela Dávila Tinajero

C.C: 1003030960

DEDICATORIA

Primeramente quiero empezar dando las gracias a Dios por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud para lograr mis objetivos, además de guiar siempre mis pasos con su infinita bondad y amor.

Con infinito amor quiero agradecer a mis padres Jorge y Gisela, *porque son el pilar fundamental en todo lo que soy, gracias por darme la vida, amarme mucho, creer en mí y sobre todo por apoyarme siempre en toda mi educación, tanto académica, como de la vida. Todo este trabajo ha sido posible gracias a ellos. Padres gracias por darme una carrera para mi futuro, todo esto se lo debo a ustedes los amo.*

A mi abuelito Marco que aunque ya no está a mi lado físicamente pero eternamente en mi corazón siempre supo inculcarme la perseverancia y la tenacidad, valores que me han ayudado a culminar este logro que hoy se lo dedico, lo logré abuelito!

A mis queridos hermanos que siempre han sido una inspiración y un apoyo infinito para mí dándome siempre su cariño, su amor y constantes consejos que me han ayudado en la culminación de esta meta y en general a toda mi familia, amigos y a mis queridos profesores que con su sabiduría supieron inculcarme el amor por el estudio.

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer primeramente a Dios por estar a mi lado en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y compañía durante todo el periodo de estudio y formación tanto personal como profesional.

A mis padres quienes a lo largo de toda mi vida me han apoyado y motivado en mi formación académica, creyeron en mí en todo momento y no dudaron de mis habilidades.

A toda mi familia por el amor y el apoyo incondicional brindado día a día en el transcurso de mi formación profesional; sin ellos no sería nada.

A todos y cada uno de mis queridos profesores que me acompañaron y me guiaron a lo largo de este camino el cual hoy por hoy estoy culminando con gran nostalgia y gratitud. Gracias por compartir sus días, conocimientos, sabiduría, experiencia y gratos momentos juntos, con el afán de ayudarme en mi formación como ser humano y profesional integro.

De manera especial agradezco al Mgs. Jimmy Ricardo Vásquez Bedón mi asesor y amigo, que con su guía, paciencia y enseñanza a lo largo de este tiempo ha puesto a prueba mis capacidades y conocimientos, culminando con éxito este trabajo de grado.

Y finalmente un eterno agradecimiento a esta prestigiosa institución la cual abrió abre sus puertas a jóvenes, preparándonos para un futuro competitivo y formándonos como personas de bien. En especial a mi escuela, a mi Director Pedrito, Glorita y a todos y cada una de las personas que más que docentes se han transformado en grandes amigos y consejeros, quienes de una u otra manera me han dado una mano para sacar adelante este trabajo de grado.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Contenido

PORTADA.....	i
CERTIFICACIÓN:	ii
PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL.....	iii
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS	iv
AUTORÍA	v
DECLARACIÓN y AUTORIZACIÓN	vi
DEDICATORIA.....	vii
AGRADECIMIENTO.....	viii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	ix
1. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE	xii
2. ABSTRACT	xiii
3. INTRODUCCIÓN.....	xiv
4. ESTADO DEL ARTE.....	1
5. MATERIALES Y MÉTODOS.....	17
5.1 Cálculo de la muestra.....	18
6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	19
6.1 Resultados usuarios.....	20
6.2 Resultados entrevistas	28
7. CONCLUSIONES	33
8. RECOMENDACIONES.....	35
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	36
10. ANEXOS.....	38
10.1 PLAN DE TESIS.....	38

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1:	15
Tabla 2:	15
Tabla 3:	16

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Conocimiento sobre medios tecnológicos.....	20
Figura 2. Conocimiento sanciones pecuniarias.....	21
Figura 3. Conocimiento límites de velocidad.....	22
Figura 4. Disminución de costos sanciones pecuniarias.....	23
Figura 5. Conocimiento de derecho a la defensa.....	24
Figura 6. Respeto del derecho a la defensa	25
Figura 7. Falta de notificación	26
Figura 8. Violación de derecho a la defensa	27

1. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

El presente trabajo de investigación inicia con la recopilación bibliográfica de fuentes secundarias en materia de derecho, específicamente lo referente a fotorradares, normativa legal correspondiente a límites de velocidad, así como conceptualizaciones acerca de contravenciones y notificaciones. Por otro lado, el objetivo general de este proyecto es investigar en qué medida las contravenciones de tránsito por foto radar inciden en el derecho a la defensa de los infractores. Se aplicó el método deductivo, el cual consiste en observar fenómenos particulares para luego hacer inferencias sobre los mismos. Con respecto a la recopilación de información, se aplicaron encuestas a conductores de automotores en la ciudad de Ibarra donde un 77% aseveró tener conocimiento sobre la existencia de medios tecnológicos para detectar las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, el 84% de ellos asegura conocer cuáles son los límites de velocidad, asimismo se determinó que el 71% de los usuarios consideran que se debe bajar el importe de las sanciones pecuniarias, además el 76% correspondiente a 290 personas mencionaron que tienen pleno conocimiento de lo que implica el derecho a la defensa. Como parte de la recopilación además se aplicaron entrevistas a profesionales del derecho para identificar aspectos clave en materia de tránsito normativa legal respecto de este tema.

Palabras clave:

Contravenciones, derecho a la defensa, límites de velocidad.

2. ABSTRACT

This research work begins with the bibliographic compilation of secondary sources in the field of law, specifically with regard to photojournalists, legal regulations corresponding to speed limits, as well as conceptualizations about contraventions and notifications. On the other hand, the general objective of this project is to investigate to what extent the traffic violations by radar photo affect the right to the defense of the offenders. The deductive method was applied, which consists of observing particular phenomena and then making inferences about them. With respect to the collection of information, surveys were applied to drivers of motor vehicles in the city of Ibarra where 77% said they had knowledge about the existence of technological means to detect traffic violations due to speeding, 84% of them assure know what the speed limits are, it was also determined that 71% of the users consider that the amount of the pecuniary sanctions should be reduced, in addition the 76% corresponding to 290 people mentioned that they have full knowledge of what the right to the defense. As part of the compilation, interviews with legal professionals were also carried out to identify key aspects regarding the transit of legal regulations regarding this topic.

Keywords:

Contraventions, right to defense, speed limits.

3. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación recopiló información secundaria respecto de la normativa legal que rige en Ecuador, en materia de tránsito correspondiente a fotorradars, límites de velocidad y sanciones por exceder dichos límites. Esta investigación obedece a la problemática detectada ya que el derecho a la defensa se ha visto vulnerado en reiteradas ocasiones por la implementación de diversas tecnologías sin el debido adiestramiento como es el caso de los fotosensores o fotorradars, cuya finalidad es la detección de contravenciones de tránsito, trayendo consigo grandes problemas sociales, económicos y jurídicos.

A través de la recopilación de información se pudieron identificar algunos aspectos relevantes de los conductores de automotores, respecto del conocimiento de límites de velocidad, derecho a la defensa, sanciones pecuniarias entre otros.

Con toda esta información se procedió a analizar los datos existentes conjuntamente con las entrevistas aplicadas a jueces penales y profesionales del derecho, quienes contribuyeron con su vasta experiencia en materia de derecho en temas como contravenciones, sanciones normativas, cuerpos legales entre otros.

Finalmente, se determinaron las conclusiones y recomendaciones a las que se ha llegado como resultado del presente trabajo que fueron el resultado de un arduo proceso de investigación e indagación tanto de fuentes primarias como secundarias.

4. ESTADO DEL ARTE

4.1 Antecedentes de la investigación

4.1.1 Planteamiento del problema

Al elegir el neo constitucionalismo, el Ecuador aceptó desde el 2008 una propuesta de cambio en beneficio de sus mandantes. Es así como la Carta Magna establece en su artículo 1 dentro de los principios fundamentales lo siguiente:

El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera centralizada (Asamblea Constituyente, 2008).

De este juego de palabras se reconoce entre otros el derecho a la defensa, cuya legalidad está plasmada en la Constitución de la República, específicamente en su artículo 76 numeral 7.

Con esto se pretende concientizar una justicia y equidad social que ofrece a cada ser humano la posibilidad de reivindicar libremente y en igualdad de condiciones su justa participación en todos los ámbitos, y pese a que los acuerdos en las diferentes áreas han sido certeros la realidad dice lo contrario ya que el derecho a la defensa se ha visto vulnerado en reiteradas ocasiones por la implementación de diversas tecnologías sin el debido adiestramiento como es el caso de los fotosensores o fotorradars, cuya finalidad es la detección de contravenciones de tránsito, trayendo consigo grandes problemas sociales, económicos y jurídicos. El derecho a la defensa se argumenta vulnerado por la presunta falta de notificación a los infractores, hecho con el cual estos podrían ejercer su legítimo derecho ante la autoridad competente. Así mismo, en lo concerniente a los momentos procesales se debe tratar lo relacionado con la prescripción de las contravenciones, entendiéndose como tal que, en este caso según menciona (Cornejo & Salazar, 2017) quienes hacen referencia a Cabanella (1997) respecto de la caducidad donde se señala: “la prescripción es un

instituto jurídico por el cual el transcurso del tiempo produce el efecto de consolidar las situaciones de hecho, permitiendo la extinción de la responsabilidad, tornándose inexigible posteriormente”.

4.1.2 Estado de la cuestión

El mundo como se lo conoce trae diversas tendencias tecnológicas en casi todas las ramas. Las innovaciones están a la orden del día para uso, beneficio o simplificación de ciertos trabajos, mucho más cuando estas ayudan a generar réditos económicos. Con esto nos referimos a la implementación de fotorradars por parte de la policía nacional, o la Mancomunidad del Norte la cual está regulada por la empresa pública Movidelnor, en cooperación con la empresa privada Trafficnor. Estas entidades, se encargan de procesar las sanciones a través de un sistema que está ligado directamente con la Agencia Nacional de Tránsito, organismo que cobra las multas de fotorradars a nivel nacional. El 23 de agosto de 2016 las competencias de control operativo del tránsito en la zona norte del país pasaron a ser responsabilidad de la Mancomunidad de Tránsito de la Región Norte de acuerdo a una publicación realizada por Diario El Telégrafo.

Movidelnor EP nació con el objetivo de gestionar el modelo A en la ejecución de competencias de tránsito, bajo la resolución N° 067-DE-ANT del 08 de mayo de 2015. La Agencia Nacional de Tránsito le emitió los títulos habilitantes en las modalidades de transporte público, intracantonal, comercial en taxis convencionales y ejecutivos, carga liviana, escolar-institucional y tricimotos, así como en las competencias de matriculación, revisión técnica vehicular y control operativo de tránsito a través de los agentes civiles (Diario El Telégrafo, 2016).

Esta delegación de competencias está claramente definida por la Constitución del Ecuador que en su artículo 238, señala:

Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad,

subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los concejos provinciales y los concejos regionales (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 168).

Por otro lado, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), también hace referencia al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, donde menciona:

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. - El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial (Consejo Nacional de Competencias, 2012, pág. 61)

En concordancia a lo expuesto en los párrafos anteriores, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial dispone:

Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2016).

A la par, el Artículo 1 de la resolución 067-DE-ANT-2015 del 8 de mayo del 2015, certifica que “la Mancomunidad para la Gestión Descentralizada de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la Región Norte ejecutará las competencias en las modalidades que le corresponde, dentro de la transferencia de las competencias en Títulos Habilitantes”.

No hay que olvidar que el uso de los fotorradares tiene un fin preventivo, cuya contravención conlleva a sanciones económicas y carcelarias. El problema se da cuando estas mismas innovaciones traen malestar a los directamente afectados, es decir, aquellos supuestos excesos en relación a multas y la falta de notificación a quienes infringen la normativa, con la cual puedan ejercer su derecho a la defensa.

Un fotorradar es un aparato electrónico el cual es utilizado para medir la velocidad de los vehículos en lugares muy transitados donde los accidentes de tránsito son frecuentes.

Su nombre deriva de “radar de control de velocidad” o “pistola de velocidad” el cual no es más que una unidad de radar Doppler cuyo fin es detectar la velocidad de ciertos objetos, especialmente de vehículos para regular el tránsito. Este sistema emplea el principio del efecto Doppler, mismo que aplica haces de radar para medir la velocidad de los objetos enfocados. Estas pistolas suelen ser manuales,

estacionarias o de movimiento, según su necesidad. Su sistema operacional usa bandas X, K, Ka, banda IR (infrarroja), y (en Europa) Ku., además de una tecnología alternativa llamada LIDAR, que usa luz pulsada.

Bryce K. Brown, de Decatur Electronics fue quien inventó la pistola de radar en marzo del 1954 cuyo uso se implementó en Chicago e Illinois en el mes de abril del mismo año. El propósito de la aplicación de los fotorradares dentro del perímetro urbano no es más que el de evitar accidentes de tránsito por exceso de velocidad, el cobro de multas es el método coercitivo para que la necia sociedad entienda que manejar a altas velocidades dentro de un perímetro restringido es un acto peligroso e ilegal. La asignación de las competencias de tránsito a la municipalidad dio rienda suelta para que estos aparatos sean instalados en la ciudad de Ibarra por la compañía Movidelnor EP., en puntos estratégicos debido a su elevado nivel de accidentes. Los límites de velocidad que establece la Ley de Tránsito señalan como nivel máximo los 50 kilómetros por hora para cualquier vehículo motorizado, cuyas multas se fijan según la velocidad a la que se haya infringido la ley.

Los fotorradares son parte de un sistema de control de velocidad en todo el Ecuador cuyo uso ha influenciado a la sociedad a ser más consiente y gracias a él, se han disminuido en forma drástica los índices de accidentabilidad no solo en las vías urbanas, sino también en las autopistas que unen a las diferentes provincias de nuestro territorio. Luis Amoroso, alcalde de la ciudad de Ambato declaró que “el fin de incorporar radares es prevenir atropellamientos, colisiones vehiculares, volcamientos y demás accidentes viales, que muchas veces ocurren por circular a altas velocidades y resultan mortales” (Diario La Hora, 2016).

La empresa encargada de la instalación y mantenimiento de este tipo de aparatos aplica normas técnicas y estadísticas explícitas en virtud de los constantes accidentes de tránsito suscitados en cada punto elegido. A su vez, analiza nuevos puntos en base a denuncias de la sociedad para colocar sus radares. Ocasionalmente, este tipo de controles es complementado con operativos de revisión que los agentes civiles de tránsito realizan dentro de la urbe.

Haciendo referencia a las multas, estas fueron fijadas por la Asamblea Nacional en concordancia con la Ley de Tránsito, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y el Código Orgánico Integral Penal (COIP). Cabe recalcar que los valores recaudados por concepto de las sanciones económicas se asignan al ente regulador, que en este caso es la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

Las normas ecuatorianas con respecto a tránsito y seguridad vial usualmente se contraponen creando ciertas tergiversaciones, las cuales usando la interpretación analítica pueden ser subsanadas. Es el caso de los términos “contravención” e “infracción” que aun siendo sinónimos tienen acepciones diferentes en virtud de su aplicabilidad.

El tratadista Guillermo Cabanellas define el término contravención como:

“La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito 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” (Cabanellas, 1997, pág. 360).

Asimismo, Cabanellas define el término infracción como “la transgresión, quebrantamiento, violación o incumplimiento de una ley o doctrina legal” (Cabanellas, 1997, pág. 205).

El Código Integral Penal (COIP) en el capítulo VIII habla de las infracciones de tránsito, mismo que hace mención a lo siguiente: “Art 371.- Infracciones de tránsito. - son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (COIP, 2016). Este precepto legal, en concordancia con los siguientes artículos de la misma sección determina que el cometimiento de una infracción acarrea una sanción penal, más la contravención específicamente por el uso de fotorradars dentro de una urbe tiene como efecto una sanción pecuniaria.

Ahora bien, la misma norma legal hace referencia a lo siguiente:

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

Numeral 3.- La o el conductor que con un vehículo automotor exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente (COIP, 2016)

En el numeral tres la disposición es clara y aplicable siempre y cuando se refiera al accionar de la Policía Nacional fuera del perímetro urbano, por el hecho de que cada ciudad gestiona su propia normativa en relación a contravenciones de tránsito aplicadas en base a la información captada por sus fotorradar. Su reglamento y aplicación está establecida en la ley correspondiente, es decir que las contravenciones de tránsito son negligencias realizadas en contra del ordenamiento estatal las cuales son reguladas por una de dos instituciones públicas en virtud de su jurisdicción y competencia, respetando el principio al debido proceso y evitando dejar en indefensión a los presuntos infractores.

4.1.3 Contravenciones de tránsito por fotorradar

Estas contravenciones son aquellas infracciones detectadas por un medio electrónico cuando se excede el límite de velocidad establecido para una zona determinada. Se indica que dichas contravenciones luego de ser detectadas son notificadas en el instante mismo de su cometimiento mediante un mensaje al correo electrónico o al teléfono celular del propietario del vehículo con el cual se cometió la infracción, cuyos datos deben o deberían constar en la matrícula vehicular.

El Abg. Quinchuela C. (2014) manifiesta:

Las contravenciones se producen al igual que los delitos por cuatro formas de culpa fundamental como son la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las Leyes y Reglamentos; sin embargo debemos señalar que las contravenciones de tránsito por su naturaleza tienen sus propias características tanto en la comisión

cuanto en su juzgamiento y no es la pena “peculiar” lo que hace la diferencia, sino que la diferencia radica en que las contravenciones son actos distintos con resultados distintos (Quinchuela, C. 2014)

Por esta razón, según el autor:

Las contravenciones de tránsito son pequeñas irregularidades de la conducta (actos antijurídicos) que vulneran o ponen en inminente peligro tanto a las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial ecuatoriana como también a las personas, lugares y bienes susceptibles de dicho desplazamiento, es decir, al hablar de contravenciones de tránsito debemos referirnos al irrespeto a la Ley y al Reglamento de esta materia y a las cláusulas del código de convivencia que nos impone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, la cual, regula el comportamiento de los conductores peatones y usuarios de la red vial del territorio ecuatoriano (Quinchuela, C. 2014)

Sea cual fuere el caso que provoque la contravención y la contraposición de la sociedad referente al hecho por supuestas disconformidades se debe entender que, y aunque se suponga que talvez el sistema tenga sus fallas y aciertos la ley es la ley.

El fotorradar urbano mide la velocidad de un automotor a una distancia de 300 metros, pero solo después de cruzar frente a este aparato se mide la aceleración. Únicamente se fotografía al vehículo y emite la sanción si este excede los límites de velocidad permitidos. En este caso, la sanción se la formaliza con una multa consistente en un pago en dinero, en un tiempo determinado, cuya apelación se la puede hacer en los tres días hábiles siguientes y su no liquidación acarrea intereses. Como dato adicional, el conductor jamás puede mirar la velocidad a la que se le toma la fotografía.

Ante tal evidencia, ningún conductor ha presentado las pruebas habilitantes que convaliden los supuestos errores en velocidad o equivocaciones en el registro fotográfico del radar. La implementación de fotorradares ha influido notablemente en la reducción de accidentes más allá de las multas cobradas, los cuales generan conciencia obligatoria en los conductores.

Estos aparatos fueron homologados por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y su función específica es: informar, prevenir y sancionar. El margen de error es nulo según la misma ANT, aunque se alega la existencia de una tolerancia prudente por efectos de lógica como lo son: márgenes de rodadura, distancia de ejes o calibración técnica de velocidad de los diferentes automotores, pero esta información es confidencial para evitar que los usuarios la usen y abusen.

En vista a esto, las apelaciones inspiran un tema plasmado de inquietudes, no solo de cómo se las realiza sino también de su efectividad. La ANT ha señalado que ninguna de las apelaciones ha sido resuelta a favor del dueño del vehículo con el cual se cometió la contravención y explicó que esto se debe a la absoluta claridad de la prueba en su contra. La fotografía registra la contravención y esta no se la puede desvirtuar porque contiene una información completa como fecha, hora y la georreferencia de donde fue tomada.

Un punto importante, dice la ANT es que, aunque la notificación de la multa haya sido entregada en otra dirección esta acción no constituye una razón para ganar una apelación ya que es de estricta responsabilidad de todo propietario de un vehículo verificar y actualizar su información en la revisión anual vehicular.

Bajo esta premisa, se debe definir a la citación y a la notificación para establecer su diferencia. Según el Código Orgánico General de Procesos, citación es:

Art. 53.- Citación. La citación es el acto por el cual se le hace conocer a la o al demandado el contenido de la demanda o de la petición de una diligencia preparatoria y de las providencias recaídas en ellas. Se realizará en forma personal, mediante boletas o a través del medio de comunicación ordenado por la o el juzgador.

Si una parte manifiesta que conoce determinada petición o providencia o se refiere a ella en escrito o en acto del cual quede constancia en el proceso, se considerará citada o notificada en la fecha de presentación del escrito o en la del acto al que haya concurrido.

Si la o el actor ha proporcionado la dirección de correo electrónico de la o del demandado, la o el juzgador ordenará también que se le haga conocer a la o al

demandado, por correo electrónico, el extracto de la demanda y del auto inicial, de lo cual, se dejará constancia en el sistema. Esto no sustituye a la citación oficial.

Art. 65.- Notificación. - Es el acto por el cual se pone en conocimiento de las partes, de otras personas o de quien debe cumplir una orden o aceptar un nombramiento expedido por la o el juzgador, todas las providencias judiciales (COGEP, 2016)

Hay una clara diferencia entre citación y notificación la cual Salazar (2017) señala: mientras la citación es la orden de comparecer ante el tribunal, la notificación tiende únicamente a llevar a conocimiento de una persona que tal acto procesal se realizó o habrá de realizarse”

En relación a contravenciones de tránsito, específicamente las que se aplican con fotorradares, es una notificación al sancionado “no una citación por medio de boleta” la que se realiza por medios electrónicos, cuyos datos se supone están registrados en la matrícula vehicular del vehículo con el cual se cometió la contravención.

La excepción se sustenta al leer la Resolución 071DIR2014ANT la cual manifiesta:

Art. 5.- Sin perjuicio de la notificación con la boleta de citación, conforme las disposiciones de ley, el infractor podrá ser sancionado por medios electrónicos y tecnológicos tales como: cámaras de vigilancia de seguridad en las ciudades, las que se encuentren instaladas en los peajes y otros implementados por organismos de tránsito competentes, a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistema de pago de peajes y peaje automático, las mismas que serán consideradas pruebas suficientes para la aplicación de los delitos y contravenciones conforme las disposiciones contenidas en el Código Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento aplicativo y demás disposiciones emanadas desde la Agencia Nacional de Tránsito (Resolución 071DIR2014ANT, 2014)

Bajo esta premisa es claro suponer que una apelación se considera improcedente bajo el argumento de indefensión, es decir que, el fotorradar notifica, y sanciona, todo a la vez.

Así mismo, el Reglamento a ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial claramente determina lo siguiente:

Art. 238.- En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida.

El propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. La misma obligación tendrán las personas que renueven sus licencias de conducir. Para tales efectos, se suscribirá una declaración en la que el propietario del vehículo consigne una dirección de correo electrónico que se comprometa a revisar periódicamente, y acepte que las citaciones enviadas a esa dirección electrónica se entenderán como válidamente notificadas.

Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución.

Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local.

Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito (Reglamento a ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2012)

Ante el hecho fáctico es claro suponer que una apelación se considera improcedente bajo el argumento de indefensión, es decir que, el fotorradar notifica, cita y sanciona, todo a la vez.

Este es el dilema y el fondo de la investigación, es decir que, sea como sea, el propietario del vehículo con conocimiento de causa o no es absolutamente responsable de lo que se realice con su automotor, sin importar la realidad existente a su favor ni mucho menos su estado de indefensión ya que es culpa suya y de nadie más el no recibir la notificación, algo que en derecho no es así.

4.1.4 La indefensión en contravenciones de tránsito ¿Se puede impugnar una contravención por foto radar?

Pues bien, a partir de la aplicación de Código Orgánico Integral Penal, todas las penas deben tener un carácter definido, es decir, que se deben cumplir en un tiempo y espacio determinado, es así como el COIP en su artículo 53 refiriéndose a la legalidad de la pena dice: “No se impondrán penas más severas que las determinadas en los tipos penales de este Código. El tiempo de duración de la pena debe ser determinado. Quedan proscritas las penas indefinidas” (Código Orgánico Integral Penal, 2016)

Retornando el tema del derecho a la defensa, se establece que en relación a las contravenciones de tránsito, exclusivamente a las relacionadas con foto radares, todas son impugnables y apelables, siempre y cuando se demuestren las circunstancias pertinentes que conlleven a solicitar este derecho.

El coronel Luis Báez, gerente de la empresa pública Movidelnor en Ibarra, con pleno conocimiento de causa afirma que “una impugnación debe basarse en un hecho casuístico”, es decir, a un razonamiento ético como jurídico, aplicando reglas teóricas a instancias específicas. Igualmente asevera que “en relación a impugnaciones de contravenciones, todos los casos son diferentes”. Como ejemplo se puede mencionar:

1. Falta de verificación de los datos en la matricula vehicular.
2. Inexactitud de los datos del propietario del vehículo.
3. Venta del vehículo con el que se cometió la infracción anterior al suceso.
4. Error en la digitación de los datos del propietario.
5. Doble paso vehicular por la zona controlada por foto radar.
6. Emergencia, entre otros.

Este tipo de particularidades son causales más que suficientes para que quien impugna una contravención de tránsito salga victorioso. Además de ello, se destacan otros aspectos importantes, que se detallan a continuación:

1.- Muchas veces, los digitadores encargados de notificar al presunto infractor por foto radar, buscan en la base de datos su correo electrónico, el cual es generado al azar, sin su debida verificación, y al no ser esta información concordante con la que se encuentra en la matricula vehicular se deja en absoluta indefensión al titular del automotor.

2.- Así mismo, los servidores públicos encargados de digitar las fichas vehiculares, presumen que la información que consta en la matricula vehicular no ha cambiado, generando con esto una desactualización de los datos del propietario vehicular.

3.- Usualmente, una persona vende su vehículo a un tercero sin percatarse de que el traspaso del mismo se realizó en su totalidad, siendo multado al momento en que alguien comete una infracción con ese vehículo que ya no es suyo. Este hecho se puede subsanar con una declaración juramentada en cualquier notaría pública y registrada en la Agencia Nacional de Tránsito.

4.- Quienes receptan la información vehicular deben solicitar al usuario verifique la misma en la revisión anual vehicular para evitar este tipo de errores.

5.- En más de una ocasión, el foto radar toma la fotografía cuando dos vehículos pasan por su sensor al mismo tiempo, provocando la incógnita de ¿cuál auto fue el que marcó la infracción?

6.- Ante una emergencia, sea médica, policial, de carácter personal o de otra índole, es aceptable circular a exceso de velocidad por una vía controlada, más el acto debe ser probado conforme lo determina la ley.

Todos estos puntos para ser tomados en cuenta deberán ser motivados y sometidos a la sana crítica del juez competente quien decidirá en favor o en contra del accionante o accionado sea el caso. A su vez, estas decisiones judiciales podrán ser apeladas de considerarse ir en contra de los legítimos derechos.

Singularizados los pormenores de aquellos ¿por qué causas se puede impugnar?, es pertinente definir a continuación el ¿Cuándo se debe impugnar? La respuesta está en el siguiente articulado del Código Orgánico Integral Penal (COIP):

Artículo 417.- Prescripción del ejercicio de la acción.- La prescripción podrá declararse por la o el juzgador, de oficio o a petición de parte, de acuerdo con las siguientes reglas:

Numeral 6. En el caso de contravenciones, el ejercicio de la acción prescribirá en tres meses, contados desde que la infracción se comete. De haberse iniciado el proceso por una contravención, la prescripción operará en el plazo de un año, contados desde el inicio del procedimiento (Código Orgánico Integral Penal, 2016).

Como se ve, la ley contempla prescripción para las contravenciones, incluidas las de tránsito. Entonces, si una persona no ha sido notificada a su verdadera dirección sea cual fuese y el tiempo desde que la infracción ha sido promulgada pasa de los tres meses ésta ya no podrá ser cobrada, simplemente por haber dejado en indefensión al sujeto sobre quien recae la sanción pecuniaria y deberá desaparecer del historial vehicular previa solicitud de parte a la autoridad competente y aceptada en sentencia por la misma.

Para concluir, en el tema de contravenciones detectadas por foto radares en la ciudad de Ibarra, la indefensión si se produce y puede, mejor dicho, y debe ser impugnada, el problema está en el desconocimiento de la ciudadanía al respecto. A su vez, son muy pocos los abogados con la suficiente preparación y criterio para defender estos errores de procedimiento.

4.1.5 Límites de velocidad y sanciones

De acuerdo a Movidelnor (2018), se aplica la normativa correspondiente a aquellos infractores que exceden la velocidad permitida por la ley, como se muestra a continuación:

a) Para vehículos livianos, motocicletas y similares:

Tabla 1:

Límite de velocidad y sanciones vehículos livianos

Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado (Art.142.G de la Ley)	Consecuencias	Fuera del rango moderado (Art.145.E de la Ley)	Consecuencias
Urbana	50 km/h	>50km/h-<60km/h	30% del SBU	>60 km/h	100%SBU
Perimetral	90 km/h	>90km/h-<120km/h	30% del SBU	>120 km/h	100%SBU
Rectas en carretera	100 km/h	>100km/h-<135km/h	30% del SBU	>135 km/h	100%SBU
Curvas en carretera	60 km/h	>60km/h-<75km/h	30% del SBU	>75 km/h	100%SBU

Fuente: Movidelnor EP (2018)

b) Para vehículos de transporte público de pasajeros:

Tabla 2:

Límite de velocidad transporte público

Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado (Art.142.G de la Ley)	Consecuencias	Fuera del rango moderado	Consecuencias
--------------------	----------------------	---	----------------------	---------------------------------	----------------------

				(Art.145.E de la Ley)	
Urbana	40 km/h	>40km/h-<50km/h	30% del SBU	>50 km/h	100%SBU
Perimetral	70 km/h	>70km/h-<100km/h	30% del SBU	>100 km/h	100%SBU
Rectas en carretera	90 km/h	>90km/h-<115km/h	30% del SBU	>115 km/h	100%SBU
Curvas en carretera	50 km/h	>50km/h-<65km/h	30% del SBU	>65 km/h	100%SBU

Fuente: Movidelnor EP (2018)

c) Para vehículos de transporte de carga

Tabla 3:

Límite de velocidad vehículos de carga

Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado (Art.142.G de la Ley)	Consecuencias	Fuera del rango moderado (Art.145.E de la Ley)	Consecuencias
Urbana	40 km/h	>40km/h-<50km/h	30% del SBU	>50 km/h	100%SBU
Perimetral	70 km/h	>70km/h-<95km/h	30% del SBU	>95 km/h	100%SBU
Rectas en carretera	70 km/h	>70km/h-<100km/h	30% del SBU	>100 km/h	100%SBU

Curvas en carretera	40 km/h	>40km/h- <60km/h	30% del SBU	>60 km/h	100%SBU
------------------------	---------	---------------------	-------------	----------	---------

Fuente: Movidelnor EP (2018)

El COIP en su artículo 386, determina que manejar con exceso de velocidad, es una contravención de primera clase, cuyo infractor será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico de un trabajador en general y reducción de 10 puntos en su licencia de conducir. En el caso de una contravención detectada por fotorradar en una urbe, regulada por la empresa Movidelnor, la sanción solo será económica al dueño del automotor, ya que no se puede definir o especificar quien conducía el vehículo, ni mucho menos proceder a su detención.

La normativa sancionadora de Movidelnor EP (2018), define: el pago de la multa se efectuará dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la fecha de notificación. En caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal por cada mes o fracción de mes de mora, hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa. El infractor tiene tres días para impugnar las contravenciones ante el Juez de Tránsito competente.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

La presente investigación es de tipo descriptiva, ya que explica cada uno de los componentes de este estudio a través de una caracterización específica de cada elemento. Por otro lado, se ha utilizado el método inductivo-deductivo donde Rodríguez y Pérez (2017) aseveran que la inducción es una forma de razonamiento donde se pasa de casos particulares a un conocimiento general.

El razonamiento deductivo, consiste en observar fenómenos particulares para luego hacer inferencias sobre los mismos. Mediante la deducción se pasa de un

conocimiento general a otro de menor nivel de generalidad (Rodríguez & Pérez, 2017).

5.1 Cálculo de la muestra

Para realizar el cálculo de la muestra, se ha tomado como referencia a (Astudillo, 2017) quien determina algunos elementos para la fórmula, la misma que se detalla a continuación:

$$n = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{(N - 1) \times E^2 + Z^2 \times p \times q}$$

Donde;

n= tamaño muestral

N= tamaño de la población

Z= Equivalente del nivel de confianza

p= Probabilidad de ocurrencia

q= Probabilidad de no ocurrencia

E= Error máximo admisible

Datos para el cálculo

Número total de elementos	41274 vehículos matriculados al 2017 (Fuente: Movidelnor)
Nivel de confianza	95%
Z (Coeficiente de confianza)	1,96

Probabilidad de ocurrencia	0,5
Probabilidad de no ocurrencia	0,5
Error máximo admisible	0,05

$$n = \frac{41274 \times 1.96^2 \times 0.5 \times 0.5}{(41274 - 1) \times 0.05^2 \times 1.96^2 \times 0.5 \times 0.5}$$

n= 381 encuestas

Luego de aplicar la fórmula de muestreo para poblaciones finitas, se ha obtenido como resultado 381 encuestas a ser aplicadas a los usuarios de vehículos matriculados en la ciudad de Ibarra.

Por otro lado, para profundizar la investigación se realizaron entrevistas a profesionales del derecho en temas concernientes al presente proyecto.

6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El objetivo del presente estudio es investigar en qué medida las contravenciones de tránsito por fotorradar inciden en el derecho a la defensa de los infractores, por tanto, con las encuestas y entrevistas aplicadas se han obtenido los siguientes resultados.

Por otro lado, en el año 2016 de acuerdo al diario digital Expectativa desde el primer día que se instalaron los fotorradares, se multaron a 1529 personas. Además, (Diario El Comercio, 2016) menciona en una publicación que en apenas dos horas la

cámara de fotorradar se captaron a 180 personas circulando a exceso de velocidad en la Avenida Eugenio Espejo.

6.1 Resultados usuarios

En cuanto se refiere a los resultados, una vez recopilada la información se identificaron algunos aspectos relevantes los cuales se detallan a continuación:

1. ¿Tiene conocimiento sobre la existencia de medios tecnológicos para detectar las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad?



Figura 1. Conocimiento sobre medios tecnológicos

Elaborado por: La Autora

Análisis: Existen algunos usuarios, en la ciudad de Ibarra que tienen conocimiento acerca de la existencia de medios tecnológicos para detectar contravenciones de tránsito, e incluso donde se encuentran ubicados algunos de ellos.

Discusión: Los usuarios de vehículos matriculados luego de ser encuestados, manifestaron en un 77% correspondiente a un número de 293 que tienen conocimiento sobre la existencia de medios tecnológicos para detectar las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, mientras que un 23% asevera lo contrario, pues existe desinformación al respecto.

2. ¿Conoce cuáles son las sanciones pecuniarias aplicables por exceso de velocidad detectadas por fotorradares?



Figura 2. Conocimiento sanciones pecuniarias

Elaborado por: La Autora

Análisis: Existen varios ciudadanos que desconocen las sanciones pecuniarias, ya sea por falta de información de las autoridades competentes o por desinterés sobre este tema; no obstante varias personas si se han informado oportunamente.

Discusión: Con respecto a las sanciones pecuniarias, 269 usuarios encuestados correspondiente al 71% de la población investigada asegura que tiene conocimiento de este tema, pues se han informado oportunamente sobre este particular, mientras que el 29% de ellos no tiene conocimiento de la implicación que tienen las sanciones pecuniarias. El COIP en su artículo 386, determina que manejar con exceso de velocidad, es una contravención de primera clase y se aplica una multa de un salario básico de un trabajador.

3. ¿Conoce los límites de velocidad permitidos por la ley?



Figura 3. Conocimiento límites de velocidad

Elaborado por: La Autora

Análisis: Existen varias personas que desconocen cuáles son los límites de velocidad permitidos por la ley y las implicaciones económicas que esto acarrea además, de la pérdida de puntos en su licencia de conducir.

Discusión: En cuanto se refiere a límites de velocidad, la empresa pública Movidelnor, ha establecido diferentes categorizaciones de acuerdo al tipo de automotor; sin embargo y de acuerdo al estudio realizado, se pudo notar que un 16% de usuarios encuestados desconoce los límites de velocidad permitidos por la ley, mientras que el 84% de ellos aseguraba conocer cuáles son los límites.

4. **¿Considera que se deben bajar los costos de la sanción pecuniaria a los infractores detectados por los fotorradars?.**



Figura 4. Disminución de costos sanciones pecuniarias

Elaborado por: La Autora

Análisis: Los importes de sanciones pecuniarias, en ocasiones se tornan complicados de cancelar debido a los montos establecidos por la ley; es así que algunas personas no cumplen a tiempo con esta obligación y su resultado es el pago de intereses por mora.

Discusión: Existen sanciones pecuniarias de acuerdo al COIP en su artículo 386, donde determina que conducir con exceso de velocidad, es una contravención de primera clase y si ésta es detectada por un fotorradar el ente regulador que en este caso es Movidelnor, aplicará una sanción económica al dueño del automotor. Por tanto, de acuerdo a las encuestas realizadas, se determinó que el 71% de los usuarios consideran que se debe disminuir el importe de las sanciones pecuniarias, mientras que el porcentaje restante (29%) manifiesta lo contrario.

5. ¿Tiene conocimiento de lo que es derecho a la defensa?



Figura 5. Conocimiento de derecho a la defensa

Elaborado por: La Autora

Análisis: Muchas personas desconocen que de acuerdo a la ley, tienen el derecho a la defensa, toda vez que se les ha aplicado una sanción pecuniaria por conducir con exceso de velocidad.

Discusión: El derecho a la defensa cuya legalidad está plasmada en la Constitución del Ecuador, en el artículo 76 numeral 7 es el preámbulo para profundizar en esta interrogante que se planteó a los encuestados, en donde el 76% correspondiente a 290 personas mencionaron que tienen pleno conocimiento de lo que implica el derecho a la defensa, mientras que la minoría representada por el 24% aseguró no tener conocimiento de ello.

6. **¿Considera que los entes de control respetan el derecho a la defensa de los infractores que han sido sancionados por conducir a exceso de velocidad?**



Figura 6. Respeto del derecho a la defensa

Elaborado por: La Autora

Análisis: Existe un porcentaje alto de personas que considera que los entes de control encargados del proceso de vigilancia de fotorradars respetan el derecho a la defensa, toda vez que han sido sancionados.

Discusión: En la interrogante planteada a los usuarios de vehículos matriculados, 157 personas encuestadas correspondiente al 74% de la población asegura que los entes de control, respetan el derecho a la defensa de los infractores que han sido sancionados por conducir a exceso de velocidad, mientras que 54 personas correspondiente al 26% aseveran lo contrario.

7. ¿Considera usted, que la falta de notificación de las contravenciones de tránsito, deja en indefensión al presunto infractor.



Figura 7. Falta de notificación

Elaborado por: La Autora

Análisis: Las autoridades competentes aseveran que la notificación para dar a conocer una sanción, se realiza a través del correo electrónico perteneciente al usuario que fue determinado como culpable por conducir a exceso de velocidad.

Discusión: La notificación de acuerdo al COGEP (2016) es el acto por el cual se pone en conocimiento de las partes, de otras personas o de quien debe cumplir una

orden o aceptar un nombramiento expedido por la o el juzgador, todas las providencias judiciales. En la presente investigación, se puede observar que el 80% de personas encuestadas, consideran que la falta de notificación de las contravenciones de tránsito, deja en indefensión al presunto infractor; sin embargo el 20% restante considera lo opuesto.

8. ¿Considera usted que se viola el derecho a la defensa por la falta de notificación a los presuntos infractores?



Figura 8. Violación de derecho a la defensa

Elaborado por: La Autora

Análisis: Los conductores de automotores ven violentados sus derechos debido a que, en muchos casos no reciben ningún tipo de notificación de sanción por lo cual los exime del derecho a la defensa.

Discusión: Este tema fue la última interrogante planteada a los usuarios encuestados, de lo cual se obtuvo como resultado que el 82% de ellos considera que se viola el derecho a la defensa por la falta de notificación a los presuntos infractores, mientras que el porcentaje restante asegura lo contrario.

6.2 Resultados entrevistas

Se realizó dos tipos de entrevistas a profesionales del derecho, cuyas opiniones se analizaron en relación a las respuestas vertidas en la presente investigación.

6.2.1 Entrevista 1: Profesionales del derecho

Fecha de la entrevista: 12 de septiembre de 2018

1. ¿Cuáles son las contravenciones de tránsito con respecto a fotorradares?

Análisis: Las contravenciones de tránsito con respecto a fotorradares son consideradas como tal cuando existe exceso de velocidad.

Discusión: De acuerdo al COIP en su artículo 386, donde determina que conducir con exceso de velocidad, es una contravención de primera clase y si ésta es detectada por un fotorradar el ente regulador que en este caso es Movidelnor, aplicará una sanción económica al dueño del automotor.

2. ¿Cuál es el procedimiento que se debe tomar para impugnar una contravención detectada por fotorradar dentro de los límites de la ciudad de Ibarra?

Análisis: El Código Orgánico Integral Penal establece el procedimiento a seguir para el proceso de impugnaciones.

Discusión: El procedimiento para realizar el proceso de impugnación se encuentra dispuesto en el Artículo 644 del COIP, procedimiento expedito dentro de tres días de notificada la infracción.

3. ¿Considera usted que los procesos en materia de tránsito se inclinan a favor del derecho a la defensa?

Análisis: Existen procesos tipificados en la ley respecto del derecho a la defensa.

Discusión: Los procedimientos en materia de tránsito se encuentran tipificados en el Artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador, donde se detalla el debido proceso y legítimo derecho a la defensa.

4. ¿Cuál es su apreciación en referencia a la supuesta notificación que dice emitir Movidelnor EP para no dejar en indefensión a ciertos infractores?

Análisis: Existen conductores que quedan en indefensión ya que no reciben oportunamente la notificación de la sanción.

Discusión: Se requiere educar a la comunidad con respecto a las notificaciones a través de medios tecnológicos y realizar campañas de concientización para que los conductores tengan conocimiento acerca de las implicaciones de conducir a exceso de velocidad y los procedimientos respectivos para su defensa.

5. ¿La falta de notificación o la notificación a correos electrónicos erróneos dejan en indefensión al infractor?

Análisis: La falta de notificación deja al presunto infractor en indefensión pues muchas personas no llegan a saber que tienen multas hasta que deben matricular su vehículo.

Discusión: el Reglamento a ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en su Artículo 238 determina que la contravención de tránsito que haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida.

El propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos.

6.2.2 Entrevista 2: Jueces Penales

Fecha de la entrevista: 12 de septiembre de 2018

1. ¿Cuál es la sanción más alta que se aplica en contravenciones de tránsito detectadas por fotorradar?

Análisis: Existen sanciones pecuniarias cuando un conductor excede los límites de velocidad permitidos por la ley.

Discusión: La sanción pecuniaria más alta que recibe un conductor que excede los límites de velocidad son dos remuneraciones básicas unificadas y reducción de 10 puntos en la licencia.

2. En lo relativo a la prescripción de una contravención de tránsito, ¿A qué cuerpo legal se deberá sujetar el infractor?

Análisis: El cuerpo legal al que se debe sujetar el infractor es el Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Discusión: El Código Integral Penal (COIP) en el capítulo VIII habla de las infracciones de tránsito, mismo que hace mención en su artículo 371 a lo siguiente: son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

3. ¿En qué principio se fundamenta la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para determinar la legalidad de una contravención de tránsito detectada por fotorradar?

Análisis: La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se basa en el principio de legalidad.

Discusión: El Reglamento a ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en su Artículo 238 determina que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida.

4. ¿Cuál es la consecuencia si el propietario de un vehículo con el cual se cometió la contravención de tránsito no ha indicado con claridad y precisión sus datos personales a la entidad reguladora ANT y como se podría verificar este hecho?

Análisis: Los jueces penales consideran que ante este hecho no existe ninguna sanción.

Discusión: el Reglamento a ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en su Artículo 238 determina que el propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. La misma obligación tendrán las personas que renueven sus licencias de conducir. Para tales efectos, se suscribirá una declaración en la que el propietario del vehículo consigne una dirección de correo electrónico que se comprometa a revisar periódicamente, y acepte que las citaciones enviadas a esa dirección electrónica se entenderán como válidamente notificadas.

Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución.

Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local.

Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito.

5. Usted como juez garantista, considera como indefensión la notificación de una contravención a correos electrónicos erróneos por parte de Movidelnor EP?

Análisis: Los jueces penales aseveran que no se considera indefensión.

Discusión: Esta interrogante basa su análisis en el cuestionamiento anterior donde se hace referencia al Artículo 238 de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, el cual pone de manifiesto que es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito.

7. CONCLUSIONES

- A través de la recopilación bibliográfica respecto del estado del arte, se identificaron normativas y cuerpos legales que hacen referencia a límites de velocidad, organismos competentes para sancionar a presuntos infractores, así como procedimientos legales para la notificación de infracciones.
- En la recopilación de información a través de la aplicación de encuestas a conductores de automotores, se pudo identificar que el 77% de estas personas tienen conocimiento acerca de los medios tecnológicos para detección de exceso de velocidad, el 71% de ellos además asegura conocer acerca de las sanciones pecuniarias que esto implica.
- Con la aplicación de entrevistas a profesionales del derecho y a jueces penales, se determinaron aspectos relevantes en la presente investigación como el procedimiento que se debe tomar para impugnar una contravención, principios y legalidad en materia de tránsito que sin duda contribuyeron a profundizar la presente investigación.
- A través del diagnóstico además se pudo identificar que el 76% de conductores encuestados tienen conocimiento de lo que es el derecho a la defensa, además se pudo determinar que el 80% de personas encuestadas, consideran que la falta de notificación de las contravenciones de tránsito, deja en indefensión al presunto infractor. Sin embargo, de acuerdo a lo expuesto en el COIP, Artículo 417, numeral 6 se señala claramente que en el caso de contravenciones, el ejercicio de la acción prescribirá en tres meses, contados desde que la infracción se comete. De haberse iniciado el proceso por una contravención, la prescripción operará en el plazo de un año, contados desde

el inicio del procedimiento; con todo lo expuesto anteriormente, se afirma que una impugnación debe basarse en un hecho casuístico, es decir, a un razonamiento ético como jurídico, aplicando reglas teóricas a instancias específicas. Igualmente asevera que “en relación a impugnaciones de contravenciones, todos los casos son diferentes; se concluye que no se vulnera el derecho a la defensa, sino lo que da lugar a la supuesta vulneración, es la prescripción.

8. RECOMENDACIONES

- Es recomendable profundizar a través de las fuentes bibliográficas, aspectos referentes al derecho y a normas legales para tener una mejor comprensión de la temática a estudiar, indagando algunas alternativas que sean de utilidad a la hora de profundizar conceptos relativos a un proyecto de investigación.
- Se recomienda a los entes de control realizar campañas que tengan un mayor alcance para que la ciudadanía tenga una información más clara y veraz de los procedimientos sancionatorios y aquellos que corresponden al derecho a la defensa.
- Se sugiere colocar puntos de información en diferentes sitios estratégicos de la ciudad para que la ciudadanía tenga mayor acceso al conocimiento de las implicaciones que tiene conducir con exceso de velocidad así como los procedimientos legales al momento de ser sancionados.
- Es importante profundizar algunos aspectos legales con profesionales que se encuentran en el ejercicio del derecho y que contribuyen a la sociedad con sus vastos conocimientos.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agencia Nacional de Tránsito. (2015). Ecuador.

Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución del Ecuador*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.

Astudillo, A. (30 de enero de 2017). *Research Gate*. Recuperado el 26 de septiembre de 2018, de https://www.researchgate.net/publication/313067913_CALCULO_DE_LA_MUESTRA

Cabanellas, G. (1997). *Diccionario Jurídico Elemental* (Duodécima ed.). Buenos Aires, Argentina: Heliasta. Recuperado el 26 de julio de 2018

Código Orgánico General de Procesos. (9 de diciembre de 2016). *Telecomunicaciones*. Obtenido de <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/wp-content/uploads/2017/01/CODIGO-ORGANICO-GENERAL-PROCESOS.pdf>

Código Orgánico Integral Penal. (2016). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.

Consejo Nacional de Competencias. (2012). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD*. Quito: Servicios Gráficos Abigail.

Cornejo, S., & Salazar, N. (15 de mayo de 2017). Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/prescripcion-de-la-pena-y-de-la-accion-penal-->

Diario El Comercio. (20 de enero de 2016). Obtenido de <http://mobile.elcomercio.com/articulo/actualidad/ibarra-velocidad-fotorradares-multas-sanciones>

Diario El Telégrafo. (24 de agosto de 2016). *El Telégrafo*. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/cantones-del-norte-asumen-control-total-del-transito>

Diario La Hora. (24 de febrero de 2016). *Fotorradares serán reubicados y recalibrados*. Obtenido de <https://lahora.com.ec/noticia/1101918548/fotorradares-tern-reubicados-y-recalibrados>

Expectativa. (30 de enero de 2016). Obtenido de <http://www.expectativa.ec/gran-cantidad-de-multas-por-exceso-de-velocidad/>

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2016). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Ecuador.

Quinchuela, C. (4 de julio de 2014). *Derecho Ecuador*. Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/contravenciones-de-transito>

Rodríguez, A., & Pérez, A. (1 de julio de 2017). Métodos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración y Negocios*, 1-26. doi:<https://doi.org/10.21158/01208160.n82.2017.1647>

Salazar, J. (23 de agosto de 2017). *El Telégrafo Ecuador*. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/punto/1/cogep-de-la-notificacion>

10. ANEXOS

10.1 PLAN DE TESIS