



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS

ESCUELA DE DERECHO

TÍTULO:

“EL EXCESO DE VELOCIDAD DETECTADOS POR MEDIOS TECNOLÓGICOS Y SU INCIDENCIA JURÍDICA EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, JUZGADOS EN LA UNIDAD JUDICIAL PENAL DEL CANTÓN RIOBAMBA, PERÍODO 2012-2013”

TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA

AUTOR:

JAIRO BLADIMIR CASTILLO GUILCAPI

TUTOR:

DR. FRANKLIN OCAÑA

Riobamba-Ecuador

2015

CERTIFICACIÓN


Dr. Franklin Ocaña

CATEDRÁTICO DEL NIVEL DE PRE-GRADO, DE LA ESCUELA DE DERECHO,
DE LA FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS, ESCUELA
DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO.

CERTIFICO:

Haber asesorado y revisado detenida y minuciosamente durante todo su desarrollo, la Tesis titulada “El exceso de velocidad detectado por medios tecnológicos y su incidencia jurídica en las contravenciones de tránsito, juzgadas en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, período 2012-2013”, realizada por el Sr. Jairo Bladimir Castillo Guilcapi, por lo tanto, autorizo proseguir los trámites legales para su presentación.

Riobamba, Marzo del 2015



DR. FRANKLIN OCAÑA

TUTOR



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE DERECHO

TÍTULO:

“EL EXCESO DE VELOCIDAD DETECTADOS POR MEDIOS TECNOLÓGICOS Y SU INCIDENCIA JURÍDICA EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, JUZGADOS EN LA UNIDAD JUDICIAL PENAL DEL CANTÓN RIOBAMBA, PERÍODO 2012-2013”

Tesis de grado previo a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, aprobado por el tribunal en nombre de la Universidad Nacional de Chimborazo y ratificado con sus firmas.

MIEMBROS DEL TRIBUNAL

PRESIDENTE

DR. NAPOLEÓN JARRÍN

10

Calificación

Firma

MIEMBRO 1

DR. SÓFOCLES HARO

10

Calificación

Firma

MIEMBRO 2

DR. FRANKLIN OCAÑA


10

Calificación

Firma

DERECHOS DE AUTORÍA

Los resultados de la investigación, los criterios, análisis y conclusiones, así como los lineamientos propósitos expuestos en la presente tesis, son de exclusiva responsabilidad del autor, y los derechos de autoría pertenecen a la Universidad Nacional de Chimborazo.



El autor
060302127-0
Jairo Castillo

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación jurídica está dedicado a mi familia por siempre brindarme su apoyo incondicional para la feliz culminación de mi carrera profesional.

Jairo Castillo

AGRADECIMIENTO

Un sincero agradecimiento a la Universidad Nacional de Chimborazo y a todos quienes han hecho posible el cumplimiento de mi mayor objetivo profesional y de manera especial mi gratitud a mi tutor de tesis por su acertada orientación en el presente trabajo de investigación.

Jairo Castillo

INDICE GENERAL

CERTIFICACIÓN	II
DERECHOS DE AUTORÍA	IV
DEDICATORIA	V
AGRADECIMIENTO	VI
INDICE GENERAL	VII
INDICE DE CUADROS	XII
INDICE DE GRÁFICOS	XIII
INDICE DE ANEXOS	XIV
RESUMEN	XV
SUMMARY	XVII
INTRODUCCIÓN	XVIII
CAPÍTULO I	1
MARCO REFERENCIAL	1
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	2
1.3. OBJETIVOS	2
1.3.1 Objetivo General	2
1.3.2 Objetivos Específicos	2
1.4. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA	3
CAPÍTULO II	5
MARCO TEÓRICO	5
2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	5
2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	5

UNIDAD I	7
2.2.1 LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN EL NUEVO CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.....	7
2.2.1.1 Definición de las contravenciones de tránsito.	7
2.2.1.2 Características.	9
2.2.1.3 Las circunstancias de las infracciones aplicables a materia de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal.	13
2.2.1.3.1 Circunstancias atenuantes.	14
2.2.1.3.2 Circunstancias agravantes.	17
2.2.1.4 Las penas aplicables a las contravenciones de tránsito.	20
2.2.1.4.1 Las multas.	21
2.2.1.4.2 La reducción de puntos en las licencias de conducir.	22
2.2.1.4.3 La pena privativa de libertad.	28
UNIDAD II	30
2.2.2 EL EXCESO DE VELOCIDAD.....	30
2.2.2.1 El exceso de velocidad como contravención de tránsito de primera clase	30
2.2.2.1.1 El exceso de velocidad como contravención de tránsito de cuarta clase.	31
2.2.2.2 Características de la contravención.	32
2.2.2.3 Los límites del exceso de velocidad establecidos en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.	33
2.2.2.4 Causas por las cuales los conductores exceden los límites de velocidad.	37
2.2.5.5 Referencia de un caso práctico en relación al exceso de velocidad en las contravenciones de tránsito.	38
UNIDAD III	41
2.2.3 EL PROCEDIMIENTO PARA JUZGAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.....	41
2.2.3.1 El sistema procesal	41
2.2.3.1.1 El proceso penal	41

2.2.3.1.2 El proceso de tránsito.....	42
2.2.3.2 Principios del sistema procesal que se aplican en las contravenciones de tránsito.	42
2.2.3.2.1 La concentración.....	43
2.2.3.2.2 Principio de oralidad.....	44
2.2.3.2.3 Principio de contradicción	45
2.2.3.2.4 Principio dispositivo.....	46
2.2.3.2.5 Principio de celeridad	47
2.2.3.3 El procedimiento expedito para contravenciones de tránsito.	49
2.2.3.3.1 La competencia para conocer, sustanciar y sancionar las contravenciones de tránsito.	49
2.2.3.4 El procedimiento penal de contravenciones en materia de tránsito.	50
2.2.3.5 El procedimiento expedito.....	50
2.2.3.5.1 El inicio del procedimiento por denuncia o parte policial	51
2.2.3.5.2 La audiencia oral y pública.....	52
2.2.3.5.3 La sentencia.....	52
2.2.3.5.4 La apelación.....	53
UNIDAD IV.....	55
2.2.4 LA INCIDENCIA JURÍDICA DE LOS MEDIOS TECNOLÓGICOS EN EL JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO	55
2.2.4.1 La prueba.....	55
2.2.4.2 Las pruebas materiales en los delitos de tránsito	57
2.2.4.3 Los medios tecnológicos utilizados para determinar las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad.....	57
2.2.4.4 La incidencia de los medios tecnológicos en el juzgamiento de las contravenciones de tránsito	59
2.2.4.5 Los efectos jurídicos para el conductor infractor por exceder los límites de velocidad.....	60
2.2.4.6 Análisis de casos	62
UNIDAD V.....	64

2.2.5 UNIDAD HIPOTÉTICA.....	64
2.2.5.1 HIPÓTESIS	64
2.2.5.2 VARIABLES	64
2.2.5.2.1 VARIABLE INDEPENDIENTE.....	64
2.2.5.2.2 VARIABLE DEPENDIENTE	64
2.2.5.2.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES	64
2.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS	67
<i>CAPITULO III.....</i>	70
<i>MARCO METODOLÓGICO.....</i>	70
3.1 MÉTODO	70
3.1.1 Tipo de Investigación	71
3.1.2 Diseño de Investigación	72
3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA.....	72
3.2.1 Población	72
3.2.2 Muestra	73
3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS	74
3.3.1 TÉCNICAS	75
3.3.2 INSTRUMENTOS	76
3.4 TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO E INTERPRETACIÓN DE DATOS.....	76
3.5 ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	90
3.6 COMPROBACIÓN DE LAS HIPÓTESIS.....	91
<i>CAPÍTULO IV</i>	93
<i>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</i>	93
4.1 CONCLUSIONES	93
4.2 RECOMENDACIONES	95
5. MATERIALES DE REFERENCIA.....	96

5.1 BIBLIOGRAFÍA TRATADISTAS:	96
ANEXOS	99

INDICE DE CUADROS

CUADRO 1.	Operacionalización de las variables	64
CUADRO 2.	Población	73
CUADRO 3.	Patrocinio de juicio de contravención de tránsito	77
CUADRO 4.	Privación de libertad del conductor	78
CUADRO 5.	Medidor de velocidad como prueba	79
CUADRO 6.	Incidencia de la jurídica de medios tecnológicos	80
CUADRO 7.	Efectos jurídicos por exceso de velocidad	81
CUADRO 8.	Efectos sociales y económicos por exceso de velocidad	82
CUADRO 9.	Causas de exceso de límites de velocidad	83
CUADRO 10.	Privación de libertad por exceso de velocidad	84
CUADRO 11.	Rangos de límites de velocidad	85
CUADRO 12.	Regulación de contravenciones por exceso de velocidad	86

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.	Patrocinio de juicio de contravención de tránsito	77
Gráfico 2.	Privación de libertad del conductor	78
Gráfico 3.	Medidor de velocidad como prueba	79
Gráfico 4.	Incidencia de la jurídica de medios tecnológicos	80
Gráfico 5.	Efectos jurídicos por exceso de velocidad	81
Gráfico 6.	Efectos sociales y económicos por exceso de velocidad	82
Gráfico 7.	Causas de exceso de límites de velocidad	83
Gráfico 8.	Privación de libertad por exceso de velocidad	84
Gráfico 9.	Rangos de límites de velocidad	85
Gráfico 10.	Regulación de contravenciones por exceso de velocidad	86

INDICE DE ANEXOS

Anexo 1.	Encuesta dirigida a los Abogados que patrocinaron las causas de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, en el período 2012 – 2013	100
Anexo 2.	Entrevista dirigidas a los Jueces de Garantías Penales	103
Anexo 3.	Caso Práctico	105

RESUMEN

El presente trabajo de investigación jurídica, se halla conformado por cuatro capítulos desarrollados de la siguiente manera.

En el Capítulo I se ha realizado el Marco Referencial, constituido en primer lugar por el planteamiento del problema que ha generado a la investigación, además del objetivo general orientado a determinar e identificar los medios tecnológicos que utiliza la Policía Nacional del Ecuador para presumir que una persona ha cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad; de igual manera se han establecido los objetivos específicos por los cuales se ha resuelto realizar la investigación, alineados a determinar las causas por las que los conductores exceden los límites de velocidad y los efectos que genera la privación de libertad de las personas que han cometido una contravención de tránsito; además en este capítulo se encuentra la justificación que enuncia las principales motivaciones que indujeron al investigador a realizar el presente trabajo de investigación.

En el Capítulo II se desarrolla el Marco Teórico, en el que se establece la fundamentación teórica propia de la investigación; empezando por analizar las contravenciones de tránsito en el nuevo Código Orgánico Integral Penal, así como un estudio del exceso de velocidad como contravención de tránsito de primera clase, además de los efectos jurídicos del cometimiento de esta contravención, a más de plantear el procedimiento para juzgar las contravenciones de tránsito y por último tratar la incidencia jurídica de los medios tecnológicos en el juzgamiento de las contravenciones de tránsito.

En el Capítulo III se ha efectuado la aplicación del Marco Metodológico de la investigación de campo, para lo cual se ha realizado un análisis de la información recabada en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba, con el objetivo primordial de sustentar y respaldar la investigación con los resultados obtenidos,

de tal manera que se pueda conseguir dar cumplimiento a los objetivos propuestos al igual que a la verificación y comprobación de la hipótesis.

Finalmente, en el capítulo IV se ha enfocado al desarrollo de las respectivas conclusiones y recomendaciones que se han determinado en la investigación.



SUMMARY

The present work of legal research, it is comprised of four chapters developed as follows.

In Chapter I has been carried the Framework, consisting primarily by the problem statement which has generated the research in addition the general objective designed to determine and identify the technological means used by the National Police of Ecuador aligned to people who have committed a traffic violation for speeding; likewise were established specific objectives for which has been resolved perform this research, aligned to determine the causes of drivers exceed speed limits and the effects generated by the imprisonment of people who have committed contravention of transit; also in this chapter contains the justification which focuses the main motivations that led the researcher to conduct this research.

In Chapter II develops the theoretical framework, in which the own theoretical foundation of research is established; starting with analyzing traffic violations in the new Code of Criminal Integral, and a study of speeding traffic violation of first class, plus the consequences of commission of the violation, as well the procedure for judging traffic contraventions and finally the legal impact of technological means in the prosecution of traffic violations.

In Chapter III has made the implementation of the Methodology of the field research, for which it has conducted an analysis of the information collected in the Criminal Justice Unit of the canton Riobamba, with the primary objective of sustaining and supporting the results of the research, so you can get to fulfill the objectives to the verification and testing of the hypothesis.

Finally, in Chapter IV has been focused on the development of the respective conclusions and recommendations that have been established in the investigation

Reviewed by: Lic. Geovanna Vallejo



INTRODUCCIÓN

Es muy común que en el Ecuador, los conductores infractores, inobserven las leyes de tránsito, e incluso que en otras ocasiones incurran en las contravenciones que se encuentran establecidas y sancionadas por el Código Orgánico Integral Penal, particularmente el exceso de velocidad, es una de las indicadas contravenciones cuya sanción produce la pérdida de libertad de las personas.

Con los antecedentes expuestos, cabe indicar, que en el presente trabajo de investigación se ha analizado la forma en que jurídicamente se utilizan a los medios tecnológicos, como verdaderas pruebas plenas, dentro de los juicios contravencionales de tránsito, es decir se ha estudiado como los referidos elementos probatorios son valorados y aplicados por el Juez Penal.

En la investigación de campo, se determina que en ciertas ocasiones los medios tecnológicos, pueden inducir al error al juzgador, ya que los mismos en ocasiones no demuestran que efectivamente una persona haya incurrido en una contravención, lo cual indudablemente produce efectos jurídicos, laborales y sociales a los contraventores, ya que al estar privados de libertad durante 3 días, por haber cometido la contravención de exceder los límites de velocidad, pueden incluso llegar a perder sus empleos; y consecuentemente afectar la estabilidad económica personal y familiar.

Finalmente, se manifiesta que el presente trabajo de investigación permitirá beneficiar a las personas que al no haber cometido una contravención de tránsito; o al no haberse demostrado en su proceso, conforme a derecho y con pruebas suficientes que ha incurrido en dicha contravención; pero que de igual forma ha sido sancionado en forma severa como lo dispone la ley.

CAPÍTULO I

MARCO REFERENCIAL

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El nuevo Código Orgánico Integral Penal vigente desde el 10 de agosto del año 2014, establece todas las infracciones penales, entre las cuáles se encuentran las contravenciones de tránsito; es decir que derogó todos los delitos y contravenciones que establecía la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En base de lo indicado anteriormente, se manifiesta que una de las contravenciones de tránsito es la de exceder los límites de velocidad o transitar fuera del rango moderado, infracción que es sancionada con pena privativa de libertad de 3 días, además del pago de la multa que corresponde a un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en la licencia de conducir.

Con los antecedentes expuestos se expresa que el problema de la presente investigación, radica en el hecho de que para demostrar en un proceso contravencional de tránsito que una persona ha excedido los límites de velocidad, se utilizan medios tecnológicos que prácticamente no pueden constituirse como una prueba plena, por lo que los medios tecnológicos tienen un margen de error y muchas de las veces no están debidamente calibrados, como lo es por ejemplo la fotografía que se toma al vehículo que presuntamente ha excedido los límites de velocidad, ya que en la indicada fotografía si bien captura a las placas del vehículo, no se divisa el conductor, por otra parte las placas de las fotografías a veces no coinciden con las placas que se encuentran en la Boleta de Citación o parte policial, según el caso, además las señales de tránsito deben indicar tanto el

límite de velocidad máximo, como los rangos moderados, con ello se configura en un medio preventivo para no infringir la ley y evitar contravenciones.

Cabe indicar además, que los conductores que son detenidos por esta contravención, pueden perder su libertad por 3 días; lo cual les puede afectar en el ámbito psicológico, personal, laboral, social y familiar; más aún si fue juzgado por una prueba que no es plena.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

¿Cómo el exceso de velocidad detectado por medios tecnológicos incide jurídicamente en las contravenciones de tránsito, juzgadas en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, período 2012-2013?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo General

- Determinar de qué forma el exceso de velocidad detectado por medios tecnológicos incide jurídicamente en las contravenciones de tránsito, juzgadas en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, período 2012-2013

1.3.2 Objetivos Específicos

- Identificar los medios tecnológicos que utiliza la Policía Nacional del Ecuador para presumir que una persona ha cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad.

- Establecer cuáles son los efectos que genera la privación de libertad de las personas que han cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad.

- Establecer las causas por las cuáles los conductores, exceden los límites de velocidad establecidos por leyes y reglamentos.

1.4. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA.

El presente trabajo de investigación se ha desarrollado con el objeto de determinar de qué forma son utilizados los medios tecnológicos en los procesos contravencionales de tránsito; y, si éstos se pueden considerar o no como una prueba plena, la cual puede generalmente ser utilizada por los Jueces de Garantías Penales para emitir las respectivas resoluciones en contra de los conductores infractores.

Por otra parte en la investigación se han identificado los efectos jurídicos, laborales y familiares que genera la privación de la libertad por haber cometido las contravenciones de tránsito, particularmente las de primera clase que establece el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal

Para cumplir con los objetivos del presente trabajo, se ha realizado una investigación de campo en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, en el período 2012-2013, lo que ha permitido dar cumplimiento, tanto al objetivo general como a los objetivos específicos planteados en el presente capítulo.

Finalmente, se indica que la investigación se efectúa con el objeto primordial de que se garantice de mejor manera los derechos constitucionales de protección en

los juicios penales de tránsito, de los conductores que han cometido una contravención por exceder los límites de velocidad.

Por otra parte con la ejecución del presente trabajo, se beneficiará a los estudiantes y profesionales del derecho, por cuanto la investigación se ha constituido como un referente de carácter académico.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.

Se han realizado estudios de carácter bibliográfico en la biblioteca de la Universidad Nacional de Chimborazo, en la que no se han identificado temas que se refieran a contravenciones de tránsito relacionadas con las pruebas tecnológicas que se utilizan en la actualidad, al igual que las contravenciones de tránsito con el nuevo Código Orgánico Integral Penal, ya que está publicado hace apenas y aproximadamente desde hace 8 meses; motivo por el cual cabe señalar que la investigación es original y factible ya que el investigador si ha logrado acceder a los casos contravencionales que han sido tramitados en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba de la Provincia de Chimborazo.

2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.

El tratadista Jorge Cárdenas, en su obra *Práctica Forense en Materia de Tránsito* manifiesta que las: “Contravenciones de tránsito son aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros” (CÁRDENAS, 1999, p. 197)

Según la cita doctrinaria indicada anteriormente, cabe señalar que el hecho de contravenir la ley es entendido como un error y por lo tanto el infractor debe recibir algún tipo de sanción, castigo o advertencia, como por ejemplo la privación de la libertad cuando una persona excede los límites de velocidad.

Al respecto el Artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, señala:

“...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:

...3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente...”

Como se puede apreciar las contravenciones de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal, pueden ser sancionadas severamente, con la privación de la libertad de las personas.

Con los antecedentes expuestos, cabe señalar que la investigación se encuentra dividida en unidades, temas y subtemas, que se encuentran interrelacionados entre sí, los cuales se detallan a continuación:

UNIDAD I

2.2.1 LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN EL NUEVO CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.

2.2.1.1 Definición de las contravenciones de tránsito.

Para iniciar con el desarrollo de la presente unidad, en primer lugar se define el término de contravención; al respecto el artículo 19 del nuevo Código Orgánico Integral Penal “COIP” señala: “Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días.” (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2015, Artículo 19)

Como se puede apreciar, la referida norma legal, se limita a decir que la contravención es una infracción penal; pero la norma citada, no desarrolla su concepto. Por tal motivo se indica que la contravención, en materia de tránsito, se aplica a situaciones de falta de respeto a las normas de tránsito, como por ejemplo cuando una persona excede los límites de velocidad, tema central del presente trabajo.

Continuando con el análisis del concepto de contravención se cita al tratadista Guillermo Cabanellas, el cual define la 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, 1998, p. 360)

Según la cita expuesta, se manifiesta que la contravención es una falta que se comete al no cumplir lo ordenado, por lo tanto es una trasgresión de las normas jurídicas, que en éste caso se encontraban en la anterior Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, actualmente en el Código Orgánico Integral Penal.

Por otra parte el tratadista Jorge Cárdenas, en su obra *Práctica Forense en Materia de Tránsito* manifiesta que las: “Contravenciones son aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros” (CÁRDENAS, 1999, p. 197)

Como se puede apreciar los autores citados concuerdan en indicar que la contravención es un acto contrario a la ley, que en materia de tránsito, se pueden dar por imprudencia, impericia, negligencia, o inobservancia a la ley y reglamento, y/o falta de obediencia a los agentes de control de tránsito, señales de tránsito, por parte de peatones y conductores de vehículos.

En materia de tránsito, las contravenciones son sancionadas con hasta 30 días de prisión, que viene a ser la sanción más drástica, pero también pueden sancionarse, a los infractores con reducción de puntos en las licencias de conducir, multas, etc., expresando que las sanciones van en aumento de acuerdo a la gravedad de las mismas.

Finalmente, se indica 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; por lo tanto la contravención se podría ubicar un escalón más abajo ya que no se trata por lo general de infracciones tan serias, como lo son los delitos de tránsito, por ello en

el COIP, todas las contravenciones se sancionan con máximo de 30 días, como se ha señalado anteriormente.

2.2.1.2 Características.

Conforme a la naturaleza de las contravenciones de tránsito, se tienen que poseen sus propias características, tanto en la comisión cuanto en su juzgamiento, las cuales se exponen a continuación:

➤ Son de carácter culposo

Las contravenciones de tránsito se caracterizan esencialmente por ser de tipo culposo, por ende también son de instancia oficial; es decir que las contravenciones se pueden producir por el incumplimiento de una obligación de hacer algo.

➤ Las contravenciones en su gran mayoría se caracterizan por ser flagrantes.

Según el Código Orgánico Integral Penal, la flagrancia : “Se entiende que se encuentra en situación de flagrancia, la persona que comete el delito en presencia de una o más personas o cuando se la descubre inmediatamente después de su supuesta comisión, siempre que exista una persecución ininterrumpida desde el momento de la supuesta comisión hasta la aprehensión, asimismo cuando se encuentre con armas, instrumentos, el producto del ilícito, huellas o documentos relativos a la infracción recién cometida”. (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2015, Artículo 527)

En el Código Orgánico Integral Penal, hace referencia que las contravenciones de tránsito, se caracterizan justamente por ser flagrantes; “En los casos de

infracción flagrante, dentro de las veinticuatro horas desde que tuvo lugar la aprehensión, se realizará la correspondiente audiencia oral ante la o el juzgador, en la que se calificará la legalidad de la aprehensión. La o el fiscal, de considerarlo necesario, formulará cargos y de ser pertinente solicitará las medidas cautelares y de protección que el caso amerite y se determinará el proceso correspondiente”. (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2015, Artículo 529)

Como se puede apreciar el Código Orgánico Integral Penal, hace referencia a que por ejemplo si se exceden los límites de velocidad; y, si dicha contravención es detectada por los medidores de velocidad, inmediatamente son detenidos los vehículos; e incluso los infractores pueden perder su libertad. Dicho en términos simples en las contravenciones de tránsito, el agente de tránsito actúa inmediatamente ante la comisión de las mismas, siendo requisito sine-quantum que el agente de tránsito, sea uno de los miembros de la Policía Nacional o uno de los agentes contratados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, observe directamente la violación a la Ley Orgánica de Tránsito o al Código Orgánico Integral Penal, por parte del contraventor, para en forma inmediata entregarle a éste la boleta de citación correspondiente por el acto jurídico en la cual incurrió.

Finalmente, se indica que en las contravenciones de tránsito el acto o la falta cometida está a la vista de todos, especialmente del agente de policía que toma procedimiento del caso, motivo por el cual se considera de aplicabilidad práctica de ésta característica.

- Competencia de control de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

El control de las contravenciones, le corresponde al personal de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, con excepción de los GADS, que aún no asumen éstas competencias.

- Son resueltas por los Jueces de Contravenciones de Tránsito; y, antes en la Provincia de Chimborazo, eran resueltas por el Juez Primero y Segundo de Tránsito.

El artículo 231 del Código Orgánico de la Función Judicial, el cual fue sustituido por el numeral 22 de la Disposición Reformatoria Segunda del Código Orgánico Integral Penal, publicado en el Registro Oficial No. 180-S, del 10 de febrero del 2014, establece que la competencia para resolver las contravenciones de tránsito, la tendrá el Juez de Contravenciones de Tránsito, al respecto la indicada norma legal señala:

“En cada distrito habrá el número de juezas y jueces de contravenciones que fije el Consejo de la Judicatura, con la determinación de la localidad de su residencia y de la circunscripción territorial en la que tengan competencia. En caso de no establecerse esta determinación, se entenderá que es cantonal. Serán competentes para:

2...Conocer las contravenciones tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal...”.

La indicada norma, concuerda con el reformado artículo 147 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señala: “Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito establecidas en el Código Integral Penal, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo

la jurisdicción de la Función Judicial...” (LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, 2015, Artículo 147)

Por último, se manifiesta que los Jueces competentes resolverán oralmente cada uno de los casos de contravenciones de tránsito y la sentencia será notificada a los Organismos de Tránsito correspondientes para los fines legales consiguientes, es decir para la reducción de puntos en la licencia de conducir de su titular y para cobrar o recaudar la multa impuesta por el Juez.

- La ejecución de las contravenciones les corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos de la circunscripción territorial donde haya sido cometida la contravención; y, por cuanto estas entidades a nivel nacional se encuentran ya asumiendo las competencias en materia de tránsito; son los competentes para controlar y ejecutar las sanciones que se impongan por el cometimiento de las referidas contravenciones.

- Tiene por objeto el de prevenir delitos y accidentes de tránsito.

Las contravenciones de tránsito están consideradas como faltas a la Ley y al Reglamento y tiene como característica prevenir accidentes de tránsito que de acuerdo a la magnitud puede convertirse en delito con graves consecuencias, las mismas que pudieron evitarse.

El artículo 181 de la Ley Orgánica de Tránsito dispone: “Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a

los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y la de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con capacidades especiales”

En definitiva, todas las contravenciones de tránsito permiten a todos los usuarios de las vías, tanto conductores como peatones, tener un adecuado control de las acciones y omisiones que realizan, a efecto de no provocar un accidente de tránsito o verse inmerso en el mismo.

2.2.1.3 Las circunstancias de las infracciones aplicables a materia de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal.

Para desarrollar el presente tema, se hace referencia a la doctrina, que hace mención al tema de las circunstancias de las infracciones. Al respecto, el tratadista ecuatoriano Fernando Yavar señala: “Las circunstancias de la infracción son elementos de hecho, personales, materiales o psíquicos, extraños a los elementos constitutivos de la infracción, tal como está previsto en su noción fundamental; representan un más o un menos respecto a la hipótesis típica de la infracción misma, y determinan una agravación o una atenuación de la imputabilidad y de la responsabilidad, o de la responsabilidad solamente” (YAVAR, 2005, p. 139)

Según el autor, a las circunstancias de la infracción se las define como todos aquellos elementos no constitutivos, sino simplemente accesorios del delito, que influyen en su gravedad, dejando intacta su esencia.

Por su parte el tratadista Fabián Ramallo expresa: “Algunas circunstancias, agravan o disminuyen la pena en cuanto agravan o atenúan la imputabilidad, aumentado o disminuyendo la entidad material o moral del hecho. Otras, por el contrario, agravan o atenúan solamente la responsabilidad (pena), aumentado o disminuyendo las consecuencias materiales del hecho, y ejercen su efecto por absoluta voluntad de la ley, independientemente de toda relación con la psiquis del agente” (RAMALLO, 2009, p. 271)

El autor por su parte, hace referencia a las circunstancias atenuantes y agravantes, cuando indica que algunas de las circunstancias aumentan; y, otras disminuyen la pena

Con estos antecedentes, cabe indicar que las infracciones de tránsito son de dos tipos: a) atenuantes; y, b) agravantes

De esta manera, lo que realmente caracteriza a la circunstancia es el hecho de que determina normalmente una mayor o menor gravedad del delito, y, en todo caso, una modificación de la pena sea por circunstancias agravantes o atenuantes.

A continuación se realiza el análisis de dichas circunstancias.

2.2.1.3.1 Circunstancias atenuantes.

Este tipo de circunstancias son aquellas que tienen por única finalidad, el variar o modificar la sanción o pena de manera cuantitativa, es decir que se logre obtener una pena lo más benigna posible conforme al acontecimiento de las circunstancias dadas en la infracción de tránsito, disminuyendo de esta manera la influencia social que acarrea el cometimiento de la infracción de tránsito.

Según el artículo 45 del Código Orgánico Integral Penal, algunas circunstancias atenuantes, que se pueden aplicar en los juicios de tránsito, son las siguientes:

- **Numeral 3.** Intentar, en forma voluntaria anular o disminuir las consecuencias de la infracción o brindar auxilio y ayuda inmediata a la víctima por parte de la persona infractora.

En materia de tránsito, si podría ser considerado, el hecho de que luego de ocurrido el accidente, el conductor, llame a la ambulancia para que le auxilien a las víctimas, o en su defecto, el propio conductor prestar auxilio inmediato de cualquier forma, es algo que demuestra que efectivamente no existió la intención de hacer daño a la víctima.

- **Numeral 4.** Reparar de forma voluntaria el daño o indemnizar integralmente a la víctima.

Esta norma se aplica cuando la persona que cometió la infracción reconoce esta acción y trata de resarcir de alguna manera este hecho, que puede ser cubriendo los perjuicios físicos y materiales que causó por el acontecimiento de un accidente de tránsito; o en definitiva compensando el daño causado, a través de una suma de dinero acordada por las partes.

En éste sentido, la doctrina señala: “Es importante destacar que la oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio es considerada como atenuante trascendental, así como también el haber dado aviso a la autoridad; el haber demostrado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, así como el acatamiento a sus disposiciones”. (ZAVALA, 2001, p. 237)

Aunque el autor se refiere al anterior Código de Procedimiento Penal, cabe indicar que si bien en la legislación vigente, no es atenuante trascendental, si es una de las atenuantes que podrían disminuir la pena.

- **Numeral 5.** Presentarse en forma voluntaria a las autoridades de justicia, pudiendo haber eludido su acción por fuga u ocultamiento.

Cuando ha ocurrido el accidente de tránsito y la persona que lo causó admite su infracción ante las autoridades judiciales de tránsito con la finalidad de hacerse responsable; además puede darse el caso de que al existir una orden judicial de prisión preventiva, el acusado por sus propios medios y voluntad se presente y comparezca ante la justicia.

Se considera importante indicar que el vigente Código Orgánico Integral Penal, ha suprimido algunas de las circunstancias atenuantes, que si podían ser aplicadas en materia de tránsito, las cuales se encontraban en el artículo 29 del derogado Código Penal, las cuales son:

- Ser el culpable mayor de sesenta años de edad. Por considerarse las personas mayores adultas dentro del grupo de vulnerabilidad en la sociedad, con esta norma se trataba de otorgarles mayor protección por su condición.
- Ejemplar conducta observada por el culpado con posterioridad a la infracción.
- Conducta anterior del delincuente que revele claramente no tratarse de un individuo peligroso.
- La confesión espontánea, cuando es verdadera.

Según lo expuesto, estas circunstancias en la actualidad, al no ser consideradas como atenuantes en materia de tránsito, ya no disminuirían la pena.

Una vez que se ha realizado un breve estudio de las circunstancias atenuantes, a continuación se realiza el análisis de las circunstancias agravantes que se aplican en materia de tránsito.

2.2.1.3.2 Circunstancias agravantes.

Este tipo de circunstancias como su nombre lo indica conllevan situaciones y condiciones perjudiciales que agravan y empeoran la sanción o la pena por el cometimiento de la infracción o delito de tránsito.

Anteriormente, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se establecían en su artículo 121 las siguientes circunstancias agravantes en las infracciones de tránsito:

- a) Cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas
- b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo
- c) Evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento
- d) Borrar, alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción, u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia

- e) Estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior
- f) Conducir sin licencia, o con una licencia de categoría inferior a la requerida, o mientras está vigente la suspensión temporal o definitiva de la misma
- g) No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia

Con éstos antecedentes, se manifiesta que al haberse derogado la normativa anterior, vale la pena señalar que las circunstancias agravantes vigentes y aplicables a materia de tránsito, son las que se encuentran establecidas en el artículo 374 del vigente Código Orgánico Integral Penal, las cuales son.

“Agravantes en infracciones de tránsito. Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:

1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

3. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

4. La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor” (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2015, Artículo 374)

Como se puede apreciar, el Código Orgánico Integral Penal, ha acogido varias de las circunstancias agravantes que se establecía en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial anterior, pero no todas, ya que por ejemplo la legislación vigente no considera como circunstancia agravante el de cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas; así como el hecho de borrar, alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción; y/o el estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior.

Es decir, que en materia de tránsito, han disminuido las circunstancias agravantes, en relación a las que se establecían anteriormente, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Una vez que se ha analizado las circunstancias de la infracción, a continuación se realiza el estudio de las sanciones que se aplican en los casos de contravenciones de tránsito.

2.2.1.4 Las penas aplicables a las contravenciones de tránsito.

Según el artículo 60 del Código Orgánico Integral Penal, las penas para los delitos y contravenciones en general son las siguientes:

1. Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo.
2. Obligación de prestar un servicio comunitario.
3. Comparecencia periódica y personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia.
4. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.
5. Prohibición de ejercer la patria potestad o guardas en general.
6. Inhabilitación para el ejercicio de profesión, empleo u oficio.
7. Prohibición de salir del domicilio o del lugar determinado en la sentencia.
8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.
9. Restricción del derecho al porte o tenencia de armas.
10. Prohibición de aproximación o comunicación directa con la víctima, sus familiares u otras personas dispuestas en sentencia, en cualquier lugar

donde se encuentren o por cualquier medio verbal, audiovisual, escrito, informático, telemático o soporte físico o virtual.

11. Prohibición de residir, concurrir o transitar en determinados lugares.

12. Expulsión y prohibición de retorno al territorio ecuatoriano para personas extranjeras.

13. Pérdida de los derechos de participación.

Con estos antecedentes, a continuación se realiza un análisis de las penas que se aplican más comúnmente a las contravenciones de tránsito, las cuales son:

- Multas
- Reducción de puntos de las licencias de conducir
- Pena privativa de libertad de hasta 30 días

2.2.1.4.1 Las multas.

Las multas son las sanciones de tipo pecuniario; motivo por el cual afecta a la economía o patrimonio del conductor que ha cometido una contravención de tránsito.

Las multas por contravenciones y delitos de tránsito pueden ir desde el 5% de la remuneración mínima unificada del trabajador en general hasta 30 remuneraciones, según el tipo de contravención o delito.

Las multas impuestas por contravenciones de tránsito serán canceladas en las instituciones financieras o públicas autorizadas para el efecto. Las multas no canceladas por parte de los conductores infractores, serán cobradas mediante procedimiento coactivo, por cuanto es una deuda de la persona con el Estado Ecuatoriano.

2.2.1.4.2 La reducción de puntos en las licencias de conducir.

Las licencias de conducir vienen a ser el documento legal que permite a un conductor, justamente conducir el tipo de vehículo de acuerdo a la categoría de la licencia.

En relación con la sanción, cabe indicar el sistema de puntaje se encuentra establecido en el artículo 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, como sanción, en el artículo 60 numeral 8 del Código Orgánico Integral Penal, que establece como pena no privativa de libertad, la reducción de puntos de las licencias de conducir.

Con éstos antecedentes, se indica que en relación al sistema de puntaje de la licencia de conducir, dicho documento al momento de su emisión, tiene puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez.

En base de lo indicado, se manifiesta que las licencias de conducir son otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y el sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.

A continuación se indica, cómo estaba el sistema de reducción de puntos, antes y después de la entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal.

**SISTEMA DE REDUCCIÓN DE PUNTOS SEGÚN LA LEY ORGÁNICA DE
TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, ANTES DE LA
ENTRADA EN VIGENCIA DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.**

INFRACCIONES	PUNTOS
Contravenciones leves primera clase	1.5
Contravenciones leves segunda clase	3
Contravenciones leves tercera clase	4.5
Contravenciones graves primera clase	6
Contravenciones graves segunda clase	7.5
Contravenciones graves tercera clase	9
Contravención muy grave	10
Delitos	11-30

Cómo se puede apreciar La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establecía el sistema de reducción de puntos de acuerdo a contravenciones leves, graves y muy graves; situación que cambia con el Código Orgánico Integral Penal, que establece de 1 a 7 tipos de contravenciones según el siguiente cuadro:

**SISTEMA DE REDUCCIÓN DE PUNTOS SEGÚN EL NUEVO CÓDIGO
ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.**

CONTRAVENCIONES	PUNTOS	NORMA LEGAL SANCIONATORIA
Contravenciones de tránsito de primera clase	10	Art. 386 C.O.I.P
Contravenciones de tránsito de segunda clase	9	Art. 387 C.O.I.P
Contravenciones de tránsito de tercera clase	7.5	Art. 388 C.O.I.P
Contravenciones de tránsito de cuarta clase	6	Art. 389 C.O.I.P
Contravenciones de tránsito de quinta clase	4.5	Art. 390 C.O.I.P
Contravenciones de tránsito de sexta clase	3	Art. 391 C.O.I.P
Contravención de tránsito de séptima clase	1.5	Art. 392 C.O.I.P

Fuente: Código Orgánico Integral Penal

OTRAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO



CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO.

Reducción de 5 puntos

Art. 383 C.O.I.P

CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO BAJO EFECTO DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES, PSICOTRÓPICAS O PREPARADOS QUE LAS CONTENGAN. Reducción de 15 puntos

Art. 384 C.O.I.P

CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ



1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos.

Pérdida de cinco puntos

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos.

Pérdida de diez puntos

3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos.

Suspensión de la licencia por sesenta días.

En relación a ésta contravención cabe indicar que el alcoholismo es una de las causas que origina los accidentes de tránsito por cuanto la persona que se encuentra en estado etílico o bajo el efecto de sustancias estupefacientes y psicotrópicas esta privado de algunas de sus facultades mentales; lo que origina que la persona disminuya sus reflejos, al momento de que está conduciendo un vehículo.

A continuación se indican algunos de los actos que realizan los conductores cuando conducen en estado etílico.

- Tienen una respuesta tardía con respecto a las señales de tránsito
- Conducen a través de la línea central del camino zigzagueando, realizando virajes bruscos, sin dirección, o de un lado a otro.
- Conducen en dirección contraria.
- Conducen extremadamente despacio.
- Se detienen sin motivo alguno.
- Frenan de manera errática.
- Giran de manera abrupta o ilícitamente
- Conducen a oscuras con los faros apagados

2.2.1.4.2.1 Pérdida de puntos en las licencias de conducir.

Como se ha mencionado anteriormente, la licencia es otorgada con 30 puntos; y cuando el conductor, por haber incurrido en contravenciones de tránsito, ha perdido puntos en su licencia de conducir, pueden acontecer los siguientes hechos:

- La realización del curso para recuperación de puntos incluirá una evaluación psicológica y deberá aprobarse en una escuela distinta a la que emitió el título de conductor.
- El conductor al que le hubieren suspendido la licencia por más de cuatro ocasiones, perderá el derecho a renovarla.
- La recuperación de puntos, se efectuará una vez al año, siempre y cuando el conductor mantenga en su licencia de conducir puntos vigentes.
- La recuperación de puntos será hasta un máximo de 30 y los puntos extras que no hayan sido incrementados no son acumulables para las siguientes renovaciones.
- La pérdida de puntos se aplica exclusivamente a la persona que estuvo conduciendo el vehículo, motivo por el cual en los casos que se desconozca la persona que estuvo conduciendo, el propietario del mismo será sancionado con las multas correspondientes, pero no con la reducción de puntos en su licencia de conducir

- En los casos de que un conductor tuviere varias categorías de licencias de conducir, los puntos que pierda haciendo uso de una de ellas serán reducidos por igual en las demás categorías que posea.

- La renovación de la licencia de conducir por expiración de su plazo de vigencia, no extingue los puntos previamente perdidos.

2.2.1.4.3 La pena privativa de libertad.

En las contravenciones de tránsito de primera clase, como el exceso de velocidad, fuera de los rangos moderados, se puede aplicar la pena privativa de libertad que consecuentemente genera “la limitación del derecho constitucional de libertad de tránsito del conductor infractor.

Al respecto la doctrina señala: “La penas privativas de libertad, tal como su nombre lo indica, consiste en privar de libertad de tránsito al individuo sentenciado; se diferencia de la prisión preventiva porque la pena privativa es el resultado de una sentencia y no de una medida cautelar como sucede con aquella”. (ABARCA, 2001, p. 85)

Según la cita doctrinaria señalada anteriormente, cabe indicar que se denomina de esta forma a la pena emitida por el Juez de Contravenciones de Tránsito como consecuencia de un proceso penal y que consiste en quitarle al conductor infractor su efectiva libertad personal ambulatoria; es decir, su libertad para desplazarse por donde desee, fijando que para el cumplimiento de esta pena el sentenciado quede recluso dentro de un Centro de Rehabilitación Social; por ejemplo en el Centro de Rehabilitación Social de Riobamba los sentenciados por contravenciones de tránsito de primera clases, por ejemplo por exceso de velocidad; así como quienes hayan cometido delitos de tránsito, cumplen su

condena en el pabellón exclusivo para choferes y/o conductores infractores, denominado comúnmente pabellón de choferes.

Como se puede apreciar las sanciones para las contravenciones de tránsito que establece el Código Orgánico Integral Penal, son muy graves, y producen efectos jurídicos a los infractores, según se podrá apreciar en el análisis que se realiza en las unidades subsiguientes.

UNIDAD II

2.2.2 EL EXCESO DE VELOCIDAD

2.2.2.1 El exceso de velocidad como contravención de tránsito de primera clase

Antes de la vigencia del Código Orgánico Integral Penal, el exceso de velocidad era considerado como una contravención muy grave, el cual se encontraba establecido en el artículo 145 literal e) de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en los siguientes términos: “Incorre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

...e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente...” (LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, 2014, Artículo 145 literal e)

Con la entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal, la contravención muy grave de tránsito, a la que se ha hecho referencia en líneas anteriores, fue derogada por el Código Orgánico Integral Penal; motivo por el cual vale la pena manifestar que todas las contravenciones y delitos de tránsito, actualmente se encuentran establecidas en el indicado código; sin embargo de lo expuesto en nuevo Código Integral Penal, también establece como contravención el conducir un vehículo con exceso de velocidad, fuera de los rangos permitidos. Al respecto el artículo 386 numeral 3, del indicado cuerpo legal, señala lo siguiente:

Código Orgánico Integral Penal. Artículo 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:

...3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente...” (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2015, Artículo 386)

Según las normas legales citadas anteriormente, se puede decir que el conducir con exceso de velocidad fue incluido por primera vez en el Ecuador, en Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por el artículo 70 de la Ley s/n, publicada en el Registro Oficial No. 415S, de fecha 29 de marzo del 2011; en la cual se establecía como sanción, para ésta contravención, la prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en la licencia de conducir, sanciones que han sido acogidas en su totalidad por el Código Orgánico Integral Penal, que establece prácticamente, las mismas sanciones al conductor que exceda los límites de velocidad.

2.2.2.1.1 El exceso de velocidad como contravención de tránsito de cuarta clase.

Esta contravención hace referencia, en la cual el conductor excede los límites de velocidad en relación al rango moderado. Al respecto el artículo 389 numeral 6 señala: “La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los

reglamentos de tránsito correspondientes”. (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2015, artículo 389 numeral 6)

La referida contravención, es sancionada con el treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en la licencia de conducir.

Con estos antecedentes, a continuación, se indica cuáles son los límites de velocidad, actualmente permitidos en el Ecuador y/o los rangos de velocidad que deben ser respetados por todos los conductores cuando conduzcan un vehículo, sea automóvil, de carga, de pasajeros, etc.

2.2.2.2 Características de la contravención.

Dentro de las principales características de la contravención, por exceso de velocidad, se anotan las siguientes:

- Es una contravención de carácter culposo, que se produce por la imprudencia de los conductores infractores.

- Es sancionada con la pena privativa de libertad.

- Los límites de velocidad se encuentran establecidos en el Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial; sin embargo, los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, pueden establecer los límites máximos de velocidad, de acuerdo a lo establecido en el indicado Reglamento de la ley.

- La inobservancia de los límites de velocidad, puede ocasionar graves accidentes y delitos de tránsito.

- Es una contravención, que según los medios de comunicación masiva como la prensa, la radio y la televisión, acontece en forma continua y permanente por las vías del Ecuador.

Una vez que se han identificado las características de la contravención por exceso de velocidad, a continuación se establecen los límites y rangos de velocidad actualmente permitidos, los cuáles se anotan a continuación.

2.2.2.3 Los límites del exceso de velocidad establecidos en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

A continuación se enuncian los límites permitidos de acuerdo al Reglamento de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial:

VEHÍCULOS LIVIANOS Y MOTOCICLETAS			
TIPO DE VÍA	LÍMITE	RANGO MODERADO	FUERA DE RANGO MODERADO
SANCIÓNES			
		Contravención de tránsito de cuarta clase Código Orgánico Integral Penal. Artículo 389 numeral 6	Contravención de tránsito de primera clase Código Orgánico Integral Penal. Artículo 386 numeral 3
		Multa 30%RBU	Prisión 3 DÍAS, MULTA 1RB
		Pérdida 6 puntos licencia	Pérdida 10 puntos licencia
LÍMITES DE VELOCIDAD			
URBANA	50 km/h	de 51 km/h a 60km/h	61 km/h en adelante
PERIMETRAL	90 km/h	de 91 km/h a 120km/h	121 km/h en adelante
RECTA CARRETERA	100 km/h	de 101 km/h a 135km/h	136 km/h en adelante
CURVA CARRETERA	60 km/h	de 61 km/h a 75km/h	76 km/h en adelante

TRANSPORTE PÚBLICO			
TIPO DE VÍA	LÍMITE	RANGO MODERADO	FUERA DE RANGO MODERADO
		Contravención de tránsito de cuarta clase Código Orgánico Integral Penal. Artículo 389 numeral 6	Contravención de tránsito de primera clase Código Orgánico Integral Penal. Artículo 386 numeral 3
		Multa 30%RBU	Prisión 3 días, multa 1RBU
		pérdida 6 puntos licencia	pérdida 10 puntos licencia
Urbana	40 km/h	de 41 km/h a 50km/h	51 km/h en adelante
Perimetral	70 km/h	de 71 km/h a 100km/h	101 km/h en adelante
Recta carretera	90 km/h	de 91 km/h a 115km/h	116 km/h en adelante
Curva carretera	50 km/h	de 51 km/h a 65km/h	66 km/h en adelante

TRANSPORTE DE CARGA			
TIPO DE VÍA	LÍMITE	RANGO MODERADO	FUERA DE RANGO MODERADO
		Contravención de tránsito de cuarta clase Código Orgánico Integral Penal. Artículo 389 numeral 6	Contravención de tránsito de primera clase Código Orgánico Integral Penal. Artículo 386 numeral 3
		Multa 30%RBU	Prisión 3 días, multa 1RBU
		pérdida 6 puntos licencia	pérdida 10 puntos licencia
Urbana	40 km/h	de 41 km/h a 50km/h	51 km/h en adelante
Perimetral	70 km/h	de 71 km/h a 95km/h	96 km/h en adelante
Recta carretera	70 km/h	de 71 km/h a 100km/h	101 km/h en adelante
Curva carretera	40 km/h	de 41 km/h a 60km/h	61 km/h en adelante

Una vez que se han identificado los límites de velocidad, legalmente establecidos en la ley, a continuación se identifican las causas más comunes por los cuáles los conductores infractores incurrir en exceso de velocidad.

2.2.2.4 Causas por las cuales los conductores exceden los límites de velocidad.

A continuación se detallan las causas más frecuentes, por las cuáles los conductores infractores contravienen la ley, al conducir vehículos, automotores, transportes de carga o de pasajeros; y, exceden los límites de velocidad establecidos en el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las cuales son:

- **La imprudencia.** “Esta se refiere a la falta de juicio, de moderación, discernimiento, de prudencia del conductor, como por ejemplo en rebasar en curvas, el conducir a grandes velocidades, el hablar por teléfono celular mientras se conduce, etc.” (CÁRDENAS, 1999, p. 107)

Por lo expuesto, se puede decir que en un mayor porcentaje, se exceden los límites de velocidad por culpa propia de los conductores infractores, que en definitiva, tienen la costumbre de conducir en forma rápida, sin respetar las señales de tránsito, en ocasiones, por no realizar sus actividades a tiempo o por no incumplir con la puntualidad, exceden los límites de velocidad, a veces, con conciencia de que ponen en peligro, su propia, vida y la de los peatones y conductores de otros vehículos.

- **La impericia.** Para el tratadista Dr. Guillermo Cabanellas la impericia “Es la falta de conocimientos o de la práctica que cabe exigir a uno en una profesión”. (CABANELLAS, 1997, p. 191)

Según la cita expuesta, se puede decir que la impericia en un arte, profesión u oficio viene determinada por la carencia de los conocimientos, de la experiencia o de las destrezas exigibles para ejercer uno u otra profesión, como lo puede ser la profesión de chofer.

En definitiva se indica que la impericia en general viene a constituirse como una actividad sin la práctica o dominio total. Es decir omitir las conductas mínimas necesarias al realizar una acción; cuya omisión puede producir daños personales o a terceros.

La impericia se puede producir cuando los nuevos conductores, que ya han aprendido a conducir los vehículos, exceden los límites de velocidad, por desconocimiento de las leyes, normas y sobretodo señales de tránsito.

En éste sentido, el tratadista Jorge Cárdenas señala: “También es imperito “falta de pericia” porque no supo mantener el control del vehículo para eludir al peatón y por supuesto ha violado las leyes y reglamentos a su cargo, es decir las leyes que regulan el tránsito” (CÁRDENAS, 1999, p. 276)

Finalmente, el maestro Fabián Ramallo señala: “La Impericia tiene su origen en la ignorancia, el error y la inhabilidad. Según se deriven de la falta de conocimiento, de un conocimiento inexacto o de la falta de destreza en la función que se ejecuta”. (RAMALLO, 2009, p. 118)

2.2.5.5 Referencia de un caso práctico en relación al exceso de velocidad en las contravenciones de tránsito.

“...Séptimo: Valoración Probatoria: Partiendo del hecho que el acusado goza del principio de inocencia, mismo que debe ser desvanecido en la audiencia por quien

lo acusa del cometimiento de la infracción, se hace el siguiente análisis: El ciudadano Jiménez Romero Jorge Eduardo, fue citado por los agentes de policía, por presumir ha infringido el Art. 386 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal, que dice: “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:...3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.”; el Art. 191 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes: 1. Para vehículos livianos, motocicletas y similares: en zona urbana, límite máximo 50 Km/h, rango moderado entre 50 Km/h y 60 Km/h, fuera del rango moderado mayor a 60 km/h. 2. Para vehículos de transporte público de pasajeros: en zona urbana, límite máximo 40 Km/h, rango moderado entre 40 Km/h y 50 Km/h, fuera del rango moderado mayor a 50 km/h; estableciendo además que las señales de tránsito deberán indicar tanto el límite de velocidad máximo como los rangos moderados; y, que en caso de discrepancia entre los límites y rangos aquí indicados y los que se establezcan en las señales de tránsito, prevalecerán estas últimas. Es decir para sancionar ésta conducta, se deben cumplir con varios elementos: a) La existencia de un vehículo a motor en movimiento; b) la existencia de una persona en calidad de conductor; c) que el conductor al momento de su conducción, sobrepase los límites de velocidad fuera del rango moderado establecido en el Reglamento... (Sentencia. Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba, Juicio No. 06282-2014-0808G)

El presente caso, es muy importante, por cuanto enseña cuáles son los elementos que se deben cumplir para que se configure la contravención de tránsito por exceso de velocidad, los cuales son:

- La existencia de un vehículo a motor en movimiento.

Como se trata de materia de tránsito, es necesario que la contravención se produzca justamente con un vehículo en movimiento.

- La existencia de una persona en calidad de conductor.

La persona viene a ser el procesado que presuntamente ha incurrido en la contravención de tránsito por exceso de velocidad.

- Que el conductor al momento de su conducción, sobrepase los límites de velocidad fuera del rango moderado establecido en el Reglamento.

Es decir, que la contravención se configura, cuando el conductor conduciendo un vehículo, sobrepase los límites establecidos en el Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Con este tema finaliza la presente unidad; y a continuación en la siguiente unidad, se realiza un análisis del procedimiento que se sigue para las contravenciones de tránsito.

UNIDAD III

2.2.3 EL PROCEDIMIENTO PARA JUZGAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

2.2.3.1 El sistema procesal

Sistema procesal es el conjunto de principios que rigen al proceso de contravenciones de tránsito, los cuales deben ser cumplidos a cabalidad por el Juez de Contravenciones de Tránsito, así como las partes procesales. Éste sistema tiene el objeto de otorgarle al Juez todas las herramientas jurídicas necesarias, para que pueda administrar justicia, de tal forma que garantice el derecho a la tutela judicial efectiva, y el derecho a la seguridad jurídica, entre otros derechos constitucionales de los litigantes.

Con éstos antecedentes, a continuación, se hace un breve análisis del proceso penal de tránsito.

2.2.3.1.1 El proceso penal

Antes de iniciar con el estudio del proceso penal de tránsito se considera importante definir el término de proceso penal; motivo por el cual se cita al tratadista ecuatoriano Ricardo Vaca quien expresa: “El proceso penal es el conjunto de reglas jurídicas que regulan la actuación de un tribunal, de las partes y que ordenan los actos requeridos para decidir si ha de imponerse una sanción. (VACA, 2000, p. 174)

Según lo expuesto, la finalidad del proceso penal vendría a ser, el de determinar si una persona a cometido o no una contravención de tránsito de primera clase, como lo es el exceso de velocidad; mediante la aplicación del juicio

contravencional de tránsito en el cual interviene el Juez de Contravenciones de Tránsito, el ofendido; y, demás partes que pueden intervenir en el proceso, como por ejemplo, los agentes que procedieron a la detención del conductor, etc; lo cual se encuentra regulado en el Código Orgánico Integral Penal.

2.2.3.1.2 El proceso de tránsito

El proceso penal de tránsito es una serie ordenada de actos preestablecidos, anteriormente por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, en la actualidad por el Código Orgánico Integral Penal, que son cumplidos por el Juez de Contravenciones de Tránsito, los mismos que se inician luego de producirse la contravención de tránsito de primera clase, que se refiere por ejemplo al exceso de velocidad; y terminan con una resolución final; en este proceso se actúan todas las pruebas pertinentes para que el órgano jurisdiccional resuelva la situación jurídica del procesado, archivando el proceso, absolviendo al conductor infractor procesado o condenándolo.

Dicho en términos simples, el proceso penal para el juzgamiento de las contravenciones de tránsito, tiene por objeto el de determinar si el conductor ha incurrido o no en la contravención que se investiga.

2.2.3.2 Principios del sistema procesal que se aplican en las contravenciones de tránsito.

Los principios constitucionales están caracterizados por el hecho de que pueden ser cumplidos en diferente grado y que la medida debida de su cumplimiento no sólo depende de las posibilidades reales sino también de las jurídicas. Los principios tienen una importancia fundamental por lo que respecta a su contenido para el ordenamiento jurídico ecuatoriano.

En base de lo expuesto, cabe indicar que los principios procesales que rigen los juicios de tránsito en general lo encontramos en la Constitución de la República del Ecuador, que estipula varios de los principios a los cuáles deben someterse todos los procesos, dentro de ellos el de contravenciones de tránsito. Al respecto el artículo 168 numeral 6 de la Ley Suprema del Estado, estipula que la sustanciación de los procesos en todas las materias, se llevará a cabo mediante el sistema oral, de acuerdo con los principios de concentración, contradicción y dispositivo

A continuación se hace un análisis de algunos principios procesales de carácter constitucional, que se aplican en los juicios contravencionales de tránsito, particularmente por exceso de velocidad.

2.2.3.2.1 La concentración.

Como su nombre indica, el principio, consiste en la concentración del mayor número posible de actuaciones dentro del proceso de contravenciones de tránsito.

Al respecto el tratadista Eusebio Gómez, en relación con el principio de concentración señala: “Es en relación a la actividad probatoria y comporta que ésta se desarrolle en la audiencia o de ser imposible en varias próximas en el tiempo, al objeto de que no desaparezca de la memoria del juez los actos orales que él ha presenciado, y sólo por excepción se admite la prueba anticipada” (GÓMEZ, 1995, pág. 172)

En base de la doctrina citada, se puede decir que cuando se cumple la concentración en los juicios de contravenciones de tránsito, en la audiencia se pueden practicar los diversos medios probatorios, se pueden exponer los hechos; motivo por el cual se puede decir que dicho principio trae consigo ventajas a las

partes procesales; y, a la administración de justicia en general; ya que a las partes les permite alegar, contestar, probar y concluir sobre la marcha, con la frescura de la información reciente, a la vista de los hechos y de las pruebas de la contraria. Al Juez de contravenciones de tránsito, le facilita la valoración del material fáctico y probatorio aportado por los litigantes, unido al principio de inmediación constitucional.

Finalmente se indica que las dos características que priman en este principio, son: a) Su relación con la oralidad; ya que un procedimiento escrito difícilmente, permite la concentración de actuaciones, pues hay que esperar a la presentación de un escrito para, tras su detenido examen, preparar la adecuada contestación también escrita, dentro de un plazo, y así sucesivamente; y b) Se relaciona igualmente con la oralidad, y celeridad por cuanto, la concentración permite que las contravenciones de tránsito se tramiten con mayor agilidad.

2.2.3.2.2 Principio de oralidad.

En los juicios contravencionales de tránsito la oralidad domina la concentración de la actividad procesal. Esto significa que el tiempo que transcurre entre la audiencia, la producción de pruebas, y la sentencia debe ser cortos, sin largas interrupciones y sin dar lugar a dilaciones ni a diligencias intrascendentes.

Julio Maier manifiesta que el “Principio de oralidad, por oposición a principio de escritura, es aquel que surge de un derecho positivo en el cual los actos procesales se realizan de viva voz, normalmente en audiencia, y reduciendo las piezas escritas a lo estrictamente indispensable” (MAIER, 1999, p.155)

En base de la cita doctrinaria expuesta en líneas anteriores, cabe indicar que con la oralidad en los procesos penales de tránsito, se busca eliminar la lentitud, el

secretismo, propios del sistema escrito, pues las partes exponen verbalmente sus posiciones, transmitiendo a los oyentes una idea cabal de sus pretensiones, facilitando las conclusiones a los jueces de contravenciones de tránsito, manifestando que de la oralidad se derivan otros principios fundamentales, como la inmediación y la concentración.

Para finalizar se manifiesta que la oralidad justificó su aparición en las nuevas estructuras procesales, ya que la doctrina y la práctica del derecho positivo han determinado que constituye un medio efectivo para obtener la celeridad e inmediatez, que es lo que persigue en el juicio contravencional de tránsito.

2.2.3.2.3 Principio de contradicción

En el juicio de contravención de tránsito por exceso de velocidad, éste principio permite que el conductor que presuntamente ha excedido los límites de velocidad; controle y contraríe la actividad desplegada a lo largo del proceso de contravenciones de tránsito, con base en los elementos de convicción y pruebas introducidas o sobre los objetivos del proceso, lo cual facilita la formación integral de la convicción del juzgador al momento de dictar sentencia.

“Este principio en esencia consiste en la confluencia de los contrarios en una unidad procesal que es el juicio. Tal confluencia se produce por la intervención de los contendientes en el proceso, estando sus actuaciones sujetas a las objeciones y alegaciones de la contraparte.” (GARCÍA, 2005, p. 23) En el juicio de contravenciones, prácticamente el ofendido vendría a ser el estado ecuatoriano.

Por otra parte, se manifiesta que mediante la aplicación de éste principio de contradicción las partes tienen el derecho de aportar las pruebas conducentes a fin de justificar sus pretensiones y la contraria el derecho de controvertirlas, por lo

que el principio de contradicción tiene como base la plena igualdad de las partes en orden a sus atribuciones procesales.

Finalmente, la doctrina señala: “Este principio alude a la exigencia de dos partes contrapuestas en el proceso, en contradictorio, en perfecta igualdad de oportunidades y de recíprocas cargas en el decurso del proceso” (GIMENO, 1996, pág. 78); el principio de contradicción en los juicios contravencionales por exceso de velocidad, puede permitir al procesado, que contradiga, las pruebas que han presentado en su contra, por ejemplo las fotografías y velocidad detectada por los radares.

2.2.3.2.4 Principio dispositivo

También se lo conoce como principio de iniciativa o instancia de parte y que entraña que las partes procesales deben impulsar el proceso por su cuenta y de conformidad con sus propósitos de alcanzar un resultado que les favorezca, enmarcando sus actuaciones en las normas respectivas y orientando sus acciones a alcanzar la verdad procesal.

Según Hernando Devis Echandía, el principio dispositivo: “Es el conflicto de intereses calificado por la pretensión de uno de los interesados y la resistencia del otro, toda vez que esta oposición de intereses es lo que constituye la materia del proceso”. (DEVIS, 1962, p. 248)

En base de lo expuesto anteriormente se expresa que el principio dispositivo consiste en el derecho de las partes a estimular al órgano respectivo para la iniciación del proceso y la aportación de las pruebas, en función de su propia iniciativa e intereses, ello significa que únicamente tienen iniciativa probatoria las partes y al juzgador le corresponde resolver la disputa.

Por otra parte se manifiesta que el principio dispositivo permite que el proceso penal de tránsito se construya asignando a las partes un papel de gran relieve, de modo que, en primer lugar, se hace depender la existencia real del proceso y su objeto concreto del libre poder de disposición de los sujetos jurídicos implicados en la tutela jurisdiccional que se pretende y, en segundo lugar, los resultados del proceso dependen en gran medida del ejercicio por las partes de las oportunidades de actuación procesal (alegaciones y prueba) abstractamente previstas en la norma jurídica.

2.2.3.2.5 Principio de celeridad

Este principio se relaciona con la eficiencia de la administración de justicia en los juzgados de contravenciones de tránsito la cual está obligada a actuar de manera que se satisfaga a tiempo, en forma oportuna y de manera transparente, los requerimientos de las víctimas de los accidentes de tránsito.

En tal virtud, la obligación de la administración de justicia es atender con prontitud los casos contravencionales de tránsito, a fin de que el proceso se tramite en forma ágil y oportuna, toda vez que el procesado en ocasiones puede perder su libertad, cuando es detenido por exceder los límites de velocidad; y, por éste particular puede ser privado de su libertad.

Por lo expuesto, cabe señalar que el retardo injustificado en la administración de justicia, por parte de los Jueces de Contravenciones de Tránsito, puede ser sancionado por el Código Orgánico de la Función Judicial.

El tratadista Carlos Álvaro De Oliveira, expresa que la celeridad “Nos indica que los trámites y las actuaciones procesales deben efectuarse sin dilaciones, sin que exista la mínima posibilidad de entorpecer o suscitar incidentes que propendan a

retardar el curso del pleito. En suma, se procura una solución lo más rápida del conflicto”, (ÁLVARO, 2008 p. 178)

Según la cita indicada anteriormente se manifiesta que lo que se busca con este principio es la restitución del bien jurídico tutelado, objeto de la transgresión, en el menor tiempo posible.

Por lo expuesto, es fundamental que en los juicios de tránsito la celeridad sea entendida como un principio que al aplicarse se convierte en una herramienta de enorme eficacia para el juzgador quien se sirve de ella para atender la urgencia del requerimiento de las personas que están siendo procesadas por haber incurrido en una infracción de tránsito de primera clase, en la cual se incluye el exceso de velocidad.

En tal sentido cabe indicar que aquí se combina este principio con el de concentración que al evitar diligencias innecesarias, impedir acciones dilatorias, forzar un orden procedimental, etc., se suma al de celeridad para satisfacer la expectativa del ciudadano en la brevedad que sea posible y sin que en ningún caso aquello entrañe el sacrificar la calidad y el contenido de las actuaciones del Juez de Contravenciones de Tránsito y de las partes ni vulnerar las etapas que la ley de la materia describe con claridad y cuyo cumplimiento no puede omitirse de ninguna manera.

En definitiva se puede expresar que con la aplicación de este principio se acelera el desarrollo del proceso contravencional de tránsito y la solución del conflicto, evitando que se alargue indebidamente, eliminando los trámites lentos, engorrosos, propios del sistema escrito, esto no significa que dentro de la normativa legal pertinente se atropelle procedimientos, pues se debe observar el debido proceso y el derecho tanto del conductor infractor como de la víctima del

delito de tránsito, garantizando una justicia oportuna, sin dilaciones intrascendentes, en el afán de resolver una controversia, en el que indudablemente existen aspectos humanos que necesariamente se deben tomar en cuenta.

2.2.3.3 El procedimiento expedito para contravenciones de tránsito.

Antes de desarrollar las reglas del procedimiento expedito, se considera importante analizar brevemente la autoridad encargada de conocer, sustanciar y sancionar las contravenciones de tránsito, motivo por el cual se realiza un breve análisis de la jurisdicción y competencia en materia de contravenciones de tránsito.

2.2.3.3.1 La competencia para conocer, sustanciar y sancionar las contravenciones de tránsito.

Para iniciar se manifiesta que la jurisdicción se la considera como el poder genérico de administrar justicia, dentro de los poderes y atribuciones de la soberanía del Estado; y, competencia es precisamente el modo o manera como se ejerce esa jurisdicción por circunstancia concretas de personas, la materia, el grado y el territorio.

Dicho en otras palabras la jurisdicción es el género, mientras que la competencia viene a ser la especie todos los jueces tienen jurisdicción, pues tienen el poder de administrar justicia, pero cada juez tiene competencia para determinados asuntos.

En materia de tránsito, la competencia objetiva, la tiene el Juez de Contravenciones de Tránsito del lugar donde se cometió la contravención de tránsito.

2.2.3.4 El procedimiento penal de contravenciones en materia de tránsito.

El procedimiento penal de contravenciones es aquel que se inicia cuando una persona ha cometido una contravención de tránsito, siendo diferente el procedimiento de juzgamiento para los delitos de tránsito.

Con éstos antecedentes, se manifiesta que el procedimiento expedito, es aquel que se sigue para sustanciar y sancionar las contravenciones de tránsito motivo por el cual a continuación se realiza un análisis de éste tema.

2.2.3.5 El procedimiento expedito.

El procedimiento expedito se encuentra regulado en el artículo 641 del Código Orgánico Integral Penal, que señala: “Procedimiento expedito. Las contravenciones penales y de tránsito serán susceptibles de procedimiento expedito. El procedimiento se desarrollará en una sola audiencia ante la o el juzgador competente la cual se regirá por las reglas generales previstas en este Código. En la audiencia, la víctima y el denunciado si corresponde podrán llegar a una conciliación, salvo el caso de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar. El acuerdo se pondrán en conocimiento de la o el juzgador para que ponga fin al proceso.” (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2015, artículo 641)

Al tenor de la norma legal citada anteriormente, se puede decir que el procedimiento expedito, contiene las siguientes características:

- Se aplica para todas las contravenciones, que incluyen las de tránsito, sean o no flagrantes.

- Es oral, por lo que deben aplicarse los principios del sistema procesal.
- Se realiza en una sola audiencia, en la cual el Juez de Contravenciones de tránsito, deberá dictar sentencia.
- Permite realizar conciliación entre las partes, específicamente en la contravención de tránsito de segunda clase en la que el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general, en las demás contravenciones de tránsito no es procedente la conciliación, por cuanto, en éste tipo de contravenciones, es el estado el presunto ofendido,
- Permite dar cumplimiento al principio de celeridad.

2.2.3.5.1 El inicio del procedimiento por denuncia o parte policial

El procedimiento expedito por la presunta contravención de tránsito, referente al exceso de velocidad, se inicia cuando se gira una boleta y parte policial, en el cual se señala que una determinada persona ha excedido los rangos de velocidad, establecidos en el Reglamento General de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En el caso de que la contravención sea sancionada con pena privativa de libertad, el agente que aprendió a la persona, deberá ponerlo a órdenes del Juez de Contravenciones de Tránsito, para su respectivo juzgamiento; y, en forma inmediata, es decir dentro de las 24 horas siguientes a su detención.

2.2.3.5.2 La audiencia oral y pública

En la audiencia primeramente intervendrá el fiscal de tránsito, luego se practicarán las pruebas, es decir los testimonios bajo juramento de los Policías que suscribieron el parte, o quienes detuvieron al presunto infractor, así como también rendirá la versión el presunto infractor; por otra parte se le concederá el derecho a la defensa del infractor, a fin de que ejerza su derecho constitucional de contradicción.

Esta audiencia se caracteriza por ser rápida; en donde el secretario de la judicatura, eleva a un acta de audiencia las intervenciones de las partes, del Juez, de las pruebas presentadas, etc; luego de dichas intervenciones se dicta la respectiva sentencia.

2.2.3.5.3 La sentencia

La sentencia por el cometimiento de contravenciones de tránsito, al igual que en otro tipo de procesos penales, podrá ser que se ratifica la inocencia del procesado o condenatoria.

En tal sentido, se indica que la sentencia en la que se ratifica la inocencia del procesado no puede estar sujeta a condiciones; y, cuando se dicte este tipo de sentencia el Juez de Contravenciones de Tránsito debe ordenar la cesación de todas las medidas cautelares, de manera particular se ordena la libertad cuando exista prisión.

En el caso de que se dicte sentencia condenatoria al conductor infractor, el Juez de Contravenciones de Tránsito deberá mencionar como se ha comprobado conforme a Derecho la existencia de la contravención de primera clase,

determinando con precisión la contravención por la cual se condena y la pena que se impone.

Por otra parte, se indica además que la sentencia condenatoria no se ejercitará mientras no se encuentre ejecutoriada.

En base de lo expuesto, a continuación se señalan los requisitos que debe contener una sentencia por el cometimiento de contravenciones de tránsito.

- La mención del Juez de Contravenciones de Tránsito, el lugar y la fecha en que se dicta, el nombre y apellido del conductor infractor y los demás datos que sirvan para identificarlo.
- La enunciación de las pruebas practicadas y la relación precisa y circunstanciada de la contravención de tránsito y de los actos del acusado que el Juez de Tránsito estime probados
- La decisión del Juez, con la exposición concisa de sus fundamentos de hecho y de Derecho.
- La parte resolutive, con mención de las disposiciones legales aplicadas, esta se realiza generalmente en base del Código Orgánico Integral Penal.
- La firma del Juez de Tránsito.

2.2.3.5.4 La apelación

Para desarrollar éste tema cabe indicar que las contravenciones de tránsito si son impugnables, es decir se pueden presentar el recurso de apelación; pero siempre

y cuando la contravención que se impugne, sancione al infractor con pena privativa de libertad.

Es decir, que las contravenciones de tránsito, en las cuales se sancione al infractor con multas y reducción de puntos de licencia de conducir, tienen una sola instancia, ante el Juez de Contravenciones de Tránsito, no son susceptibles de recurso de apelación. Al respecto el artículo 644 del Código Orgánico Integral Penal señala: “La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de tres días contados a partir de la citación, para lo cual el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante la o el juzgador de contravenciones de tránsito, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará a la o al infractor el legítimo derecho a la defensa” (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2015, Artículo 644)

Sin embargo de lo expuesto, cabe indicar que cuando la sanción sea la privación de la libertad de una persona, en este caso si se puede apelar la resolución ante la Sala Especializada de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia; es decir si se le sanciona a la persona con 3 días de pena privativa de libertad, por conducir con exceso de velocidad, podrá apelar la resolución que dicte el Juez de Contravenciones de Tránsito, ante la Corte Provincial de Justicia.

Con éste tema finaliza la presente unidad; y, a continuación se hace el análisis de la incidencia de los medios tecnológicos en las contravenciones de tránsito.

UNIDAD IV

2.2.4 LA INCIDENCIA JURÍDICA DE LOS MEDIOS TECNOLÓGICOS EN EL JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

Los medios tecnológicos en el juzgamiento de las contravenciones de tránsito, vienen a ser los medios de prueba que se utilizan en este juicio contravencional, para demostrar que una persona ha excedido los límites de velocidad.

Con éstos antecedentes, se considera importante analizar brevemente el término de prueba, así como los medios de prueba que se utilizan para determinar si una persona ha incurrido en una contravención de tránsito.

2.2.4.1 La prueba

“La prueba es la demostración de la verdad de una afirmación, de la existencia de una cosa o de la realidad de un hecho.” (CABANELLAS, 1984, p. 497)

De acuerdo a Hernando Devis Echandía “Probar indica una actividad del espíritu dirigida a la verificación de un juicio. Lo que se prueba es una afirmación...y los medios para su verificación son las razones” (DEVIS, 1962, p. 455)

Según las citas doctrinarias anteriormente expuestas se puede decir en términos simples que la prueba es la demostración de la verdad de los hechos que se alegan en un juicio que se tramita ante el Juez de Contravenciones de Tránsito, debiéndose considerar como el medio que conduce a lograr un convencimiento del juzgador en relación con los hechos a que se refiere la prueba.

Una vez que se ha definido a la prueba a continuación se hace un estudio de los medios de prueba, los cuáles son los modos, las formas y los procedimientos que el ordenamiento procesal penal contempla, para el ingreso de los elementos de prueba al proceso o juicio de contravenciones de tránsito, con el fin de obtener certeza sobre la existencia del tipo penal y sus responsables.

Al respecto la doctrina señala: “Los modos u operaciones que referidos a cosas o personas, son susceptibles de proporcionar un dato demostrativo de la existencia o inexistencia de los hechos sobre los que versa la causa, los medios de prueba pueden clasificarse atendiendo a su función, en directos o indirectos según que respectivamente, la fuente que suministran se halle constituida por el hecho mismo de que se intenta probar por un hecho distinto”. (ZAPATA, 2003, p. 76)

Según la cita doctrinaria anotada anteriormente cabe decir que los medios de prueba constituyen un procedimiento formal para la incorporación de elementos probatorios al juicio de contravenciones de tránsito, que está regido por ciertas garantías que tiene su razón de ser, en la necesidad de controlar los instrumentos de los que se vale el Juez de Tránsito para adquirir conocimiento de los hechos.

Por otra parte se indica además que los medios de prueba constituyen un aspecto fundamental, son la base primordial al interior del proceso penal de contravenciones de tránsito, pues aquellos serán los que fijen una resolución justa o injusta en la causa cuyo conocimiento y decisión tendrá el Juez de Tránsito competente; de lo anterior, surge la necesidad de que esos medios de prueba sean válidos y efectivos, conforme a la ley, a las garantías del debido proceso.

2.2.4.2 Las pruebas materiales en los delitos de tránsito

Antes de la entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal, el concepto de prueba material se encontraba establecido en el artículo 91 del Código de Procedimiento Penal en los siguientes términos: “La prueba material consiste en los resultados de la infracción, en sus vestigios o en los instrumentos con los que se la cometió, todo lo cual debe ser recogido y conservado para ser presentado en la etapa del juicio y valorado por los tribunales de garantías penales” (CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL, 2014, Artículo 91).

Según el tratadista ecuatoriano Jorge Cárdenas: “La prueba material versa sobre los hechos y circunstancias relacionados con los resultados que dejó la infracción de tránsito; y que son útiles para el descubrimiento de la verdad”. (CÁRDENAS, 1999, p. 207)

Según lo señalado por los tratadistas del derecho cabe indicar que la prueba material es aquella que se puede obtener al momento mismo de la contravención de tránsito; al momento o después de acontecido el hecho.

Con éstos antecedentes, a continuación se realiza un análisis de las pruebas que se utilizan para sancionar a una persona que ha incurrido en la contravención de tránsito por exceder los límites de velocidad.

2.2.4.3 Los medios tecnológicos utilizados para determinar las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad

Para desarrollar éste tema cabe indicar que el artículo 3 del Reglamento de homologación, uso y validación de sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos para detección y notificación de infracciones de tránsito, señala: “Detección

electrónica de infracciones.- La detección de infracciones por medios electrónicos es un proceso tecnológico que transmitido por un sistema de medios magnéticos, permite registrar automáticamente, con o sin intervención del agente de control de tránsito, en forma simultánea y con precisión, en imágenes fijas o videos de hechos reales producidos, por uno o más vehículos de igual o diferente tipo y características, el cometimiento de una infracción de tránsito estipulada en el Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quedando constancia del hecho con los datos de fecha y hora ciertos y determinados, el lugar donde se produjeron, el vehículo infractor, las condiciones en las que se encontraba el mismo y más detalles que permitan a la autoridad de tránsito, sus agentes de control y autoridades judiciales, establecer las circunstancias y tipo de infracción conforme lo determina la normativa” (Reglamento de homologación, uso y validación de sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos para detección y notificación de infracciones de tránsito, 2014, Artículo 3)

Como se puede apreciar el reglamento establece que los dispositivos electrónicos se utilizan para capturar los hechos que acontezcan en las vías del país, y que demuestren que conductores infractores han incurrido en una infracción que es sancionada por el Código Orgánico Integral Penal.

Al tenor de lo establecido en el artículo 4 del Reglamento de homologación, uso y validación de sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos para detección y notificación de infracciones de tránsito, constituye medio de prueba toda la información que se obtenga en los mencionados dispositivos electrónicos, sean videos, fotografías, información digital, etc, debidamente calibrados y homologados por la ANT.

En tal sentido uno de los medios de prueba que se utilizan en las infracciones de tránsito, son los medidores de velocidad, el mismo que está destinado a detectar justamente las contravenciones de tránsito de primera y cuarta clase.

En base de lo expuesto, se manifiesta que los indicados medidores de velocidad se constituyen como medio de prueba siempre y cuando hayan sido obtenidos y registrados a través de los sistemas, dispositivos o equipos electrónicos y tecnológicos de control de tránsito y transporte terrestre, debidamente calibrados y homologados por la Agencia Nacional de Tránsito, con imágenes y/o videos, de acuerdo a lo establecido en el artículo 18 y 19 del Reglamento de homologación, uso y validación de sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos para detección y notificación de infracciones de tránsito. En éste último artículo, se indica además que se debe verificar el día, lugar, año en que se cumplió la última revisión y certificación de los equipos tecnológicos y la operatividad de los mismos; es decir la inobservancia de esta norma podría señalar que la presunta contravención de tránsito no ha sido debidamente comprobada.

2.2.4.4 La incidencia de los medios tecnológicos en el juzgamiento de las contravenciones de tránsito

Los medios electrónicos, en la actualidad si inciden en el juzgamiento de las contravenciones de tránsito; sin embargo de lo expuesto, en ocasiones no podrían constituir como pruebas plenas, que demuestren que una persona ha excedido los límites de velocidad; por las siguientes consideraciones:

- En ocasiones los dispositivos electrónicos que detectan la velocidad, no son debidamente calibrados por los agentes de control.
- Los dispositivos electrónicos no han sido homologados por la Agencia Nacional de Tránsito, lo cual transgrede lo dispuesto en el artículo 18 del Reglamento de homologación, uso y validación de sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos para detección y notificación de infracciones de tránsito.

- Los dispositivos electrónicos, en ocasiones no revelan los datos del vehículo infractor o persona responsable de su cometimiento, tampoco reflejan los datos de fecha, hora, lugar y día, mes y año, en el que presuntamente se cometió la infracción, lo cual no puede ser catalogado como una prueba plena, es decir que se utilice para privar a una persona de su libertad, porque presuntamente ha excedido los límites de velocidad.

2.2.4.5 Los efectos jurídicos para el conductor infractor por exceder los límites de velocidad

El exceso de velocidad conlleva la operación de un vehículo a velocidades excesivas e ilegales, fuera de los límites permitidos tanto dentro de áreas urbanas como en zonas de carreteras o áreas rurales.

Según lo indicado anteriormente, cabe indicar que el principal efecto jurídico; y los más grave, de cometer la infracción de tránsito de primera clase, que sanciona el Código Orgánico Integral penal, es la pérdida de la libertad.

En base de lo expuesto; se manifiesta que el conductor infractor que hubiere excedido los límites de velocidad podrá ser sancionado con la pena privativa de libertad de 3 días.

Como es conocido, el trabajador que faltare injustificadamente al trabajo durante un tiempo de 3 días consecutivos, podrá originar la terminación de la relación laboral, por visto bueno, es decir por haber incurrido en la causal primera del artículo 172 del Código de Trabajo, esto es por abandono del trabajo.

Igual cosa, sucede con el servidor público, que faltare injustificadamente al trabajo durante un tiempo de 3 días consecutivos, podrá iniciársele un proceso de sumario administrativo, y posteriormente se le podrá cesar en sus funciones.

Por lo expuesto, se manifiesta que la pérdida de libertad de 3 días por haber excedido los límites de velocidad, podría originar no solo el impacto personal, psicológico y familiar del conductor infractor, al encontrarse detenido en un centro; sino además la pérdida de empleo y trabajo, lo cual podría incluso agravar la situación familiar, particularmente cuando la familia vive del sueldo del trabajador o servidor público que se ha quedado sin trabajo, por haber faltado injustificadamente al mismo, al estar detenido por exceder los límites de velocidad legalmente permitidos.

Otro de los efectos que genera la infracción de tránsito, al exceder los límites de velocidad, es la del pago de la multa que corresponde a un salario básico unificado del trabajador en general, es decir por el valor de USD. 354 Trescientos cincuenta y cuatro dólares; lo cual sin duda, afecta la economía de un ciudadano de clase media y baja.

Finalmente, otro de los efectos del conducir con exceso de velocidad, es la reducción de 10 puntos de la licencia de conducir, tomándose en consideración que las licencias otorgan 30 puntos, por lo que el conductor infractor, luego de haber cometido ésta infracción de tránsito, debería conducir con mayor precaución, sin imprudencia, sin impericia a fin de reincidir en el cometimiento de una nueva contravención de tránsito de primera clase, como lo es el exceso de velocidad.

Como se puede apreciar, los efectos jurídicos de cometer las contravenciones de tránsito, a su vez, producen efectos sociales y sin duda alguna personales.

2.2.4.6 Análisis de casos

a) Datos del caso:

- Juicio No. 2013-0552

- Unidad Judicial Penal

- Ofendido: Agencia Nacional de Tránsito de Chimborazo

- Imputado: Julio Augusto Vimos Lema

- Asunto principal materia de la controversia: Contravención de tránsito por exceso de velocidad.

- Narración del caso controvertido.

El accionado impugna la Boleta de Citación No. 0225283, por cuanto presuntamente ha infringido el Art. 142 letra "...g) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Que establece como contravención al conductor que con un vehículo automotor excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos.

Al respecto el policía que detuvo al accionado señala, que dicha persona, se encontraba conduciendo al vehículo de placas HAA1538, marca HINO, tipo BUS, color verde-blanco, el mismo que se encontraba a exceso de velocidad 50km/h; y, manifestó además que los equipos del foto radar están en la ciudad de Quito dándole mantenimiento por tal razón manifestó que no se le pudo

obtener la fotografía como evidencia, en vista de que los primeros días de enero se trasladaron a Quito.

➤ Resolución

En el presente caso, el Sr. Juez de la Unidad Judicial del Cantón Riobamba, señala que no existe ninguna prueba que demuestre que el señor Julio Augusto Vimos Lema, haya incurrido en la infracción de tránsito, que se refiere al exceso de velocidad; y, por tales consideraciones emite sentencia absolutoria, ratificando la inocencia del procesado.

Cabe indicar que estoy de acuerdo con la resolución dictada por el Juez de la Unidad Judicial Penal, por cuanto efectivamente no existe ninguna prueba que demuestre que el procesado excedió los límites de velocidad, por cuanto no se tomaron fotografías del presunto vehículo que demuestre la infracción; conforme lo manifiesta el propio agente de policía en su versión ante el Juez, que señaló que no tiene ninguna fotografía, impresa del foto radar, por cuanto el dispositivo electrónico se encontraba en mantenimiento.

Finalmente, se manifiesta que en la actualidad, las contravenciones por exceso de velocidad, ocurren muy a menudo en la ciudad de Riobamba y en el país en general; motivo por el cual es importante que los conductores conozcan la legislación de tránsito, la señalética, y sobre todo la respeten, por cuanto el exceso de velocidad no solo que es una contravención, sino que produce accidentes y delitos de tránsito más graves, que incluso puede ocasionar la muerte de ciudadanos, por tales motivos, se debe considerar que aunque los medios de prueba tecnológicos, a veces no demuestren que efectivamente una persona ha incurrido en una contravención de tránsito; lo importante en realidad es prevenir, el incurrir en dicha contravención.

UNIDAD V

2.2.5 UNIDAD HIPOTÉTICA

2.2.5.1 HIPÓTESIS

¿De qué forma el exceso de velocidad detectado por medios tecnológicos incide jurídicamente en las contravenciones de tránsito, juzgadas en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, período 2012-2013?

2.2.5.2 VARIABLES

2.2.5.2.1 VARIABLE INDEPENDIENTE

- El exceso de velocidad detectado por medios tecnológicos

2.2.5.2.2 VARIABLE DEPENDIENTE

- Incidencia en las contravenciones de tránsito

2.2.5.2.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

VARIABLE DEPENDIENTE	CONCEPTO	CATEGORÍA	INDICADOR	TÉCNICA E INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
Incidencia en las contravenciones de tránsito	Son los efectos jurídicos que produce la prueba en el proceso de juzgamiento de infracciones de tránsito.	Efectos Prueba Proceso de juzgamiento Infracciones de tránsito	Jurídicos Medios tecnológicos Proceso expedito Contravenciones	Entrevista

2.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

- **Accidente de tránsito.** “Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno“(CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LOTTTSV, 2009, Art. 344).

- **Acción penal.** “La acción consiste en actuar o hacer, es un hecho positivo, el cual implica que el agente lleva a cabo uno o varios movimientos corporales y comete la infracción a la ley por sí o por medio de instrumentos, animales, mecanismos o personas”. (ZAVALA, 2002, p. 32)

- **Administración de Justicia Penal.** “En tránsito, corresponde a los Jueces de penales para conocer sustancias y resolver los casos donde se hayan presentado infracciones a la ley de Tránsito” (JARAMILLO, 1996, Pág. 79)

- **Contravención.-** “Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. / Transgresión de la Ley.” (CABANELLAS, 2001, p 96)

- **Contravenciones de tránsito.** “Las contravenciones de tránsito se consideran como todo acto jurídico que perjudica al desarrollo y la seguridad social, en contraste con el interés común de la administración, interés tutelado por las normas jurídicas de tránsito que imperan” (ÁLVARO, 2005, p. 79)

- **Exceso de velocidad.** “El exceso de velocidad es operar un vehículo de carretera a velocidades excesivas o ilegales, es el hecho de exceder o sobrepasar cierto límite, cantidad o valor que se considera normal o razonable” (ZAPATA, 2003, p. 79)

- **Impericia.** “Es la falta de práctica, de habilidad, de ejercicio que generalmente ocurre con los nuevos conductores, o aquellas personas que recién aprenden a manejar; y, por falta de experiencia en el volante pueden accidentarse”. (ZAPATA, 2003, p. 44)

- **Imprudencia.** Esta se refiere a la falta de juicio, de moderación, discernimiento, de prudencia del conductor, como por ejemplo en rebasar en curvas, el conducir a grandes velocidades, el hablar por teléfono celular mientras se conduce, etc. (CÁRDENAS, 1999, p. 107)

- **Medidas cautelares personales.** Son aquellas que pretenden asegurar la sujeción del imputado al proceso y, en su caso, la presencia del presunto autor del hecho ante el órgano jurisdiccional, ya sea para garantizar su declaración ante el Juez, o para evitar su inasistencia y consecuente frustración de la celebración del juicio oral ante el Juzgador (RAMALLO, 2009, p. 144)

- **Medios de prueba.** “Son las herramientas gracias a las cuales el Juez se pone en contacto con hechos desconocidos para comprobarlos en base a razones o motivos que los mismos implicados proporcionan y que llevan al Juez a la certeza de tales hechos”. (ZAVALA 2002, p. 145).

- **Prueba en materia de tránsito.** “Es toda actuación judicial destinada a demostrar la veracidad de un hecho; para que cumpla este propósito, debe

reunir ciertos requisitos, tanto de fondo como de forma”. (ZAPATA, 2003, p 190)

- **Sentencia Penal.** “La sentencia penal es la forma típica de conclusión jurisdiccional del proceso penal”. (MENDOZA, 2009, p. 174)

- **Señales de tránsito.** “Objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos, o leyendas colocadas por las autoridades en las vías para regular el tránsito”. (Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV, 2009, Art. 344)

- **Tránsito.-** “Movimiento ordenado de personas, animales, o vehículos, por las diferentes vías terrestres, públicas o privadas, sujeto a las leyes y reglamentos sobre la materia”. (Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV, 2009, Art. 344)

- **Velocidad excesiva.** “ Es una velocidad por encima del límite de velocidad recomendado” (ZAPATA, 2003, p. 79)

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 MÉTODO

La presente investigación ha sido desarrollada en base a lineamientos orientados a la sistematización y organización de métodos de investigación considerados adecuados y oportunos para este tipo de investigación jurídica, razón por la cual se ha utilizado los siguientes métodos:

➤ **Método Descriptivo**

Mediante la aplicación de este método se ha conseguido describir paso a paso el problema de investigación, el cual ha incluido un análisis legal de las normas jurídicas que regulan las contravenciones por exceso de velocidad que se encuentran tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, así como también las respectivas sanciones que dan lugar a cada uno de los casos que se exponen de acuerdo a la normativa legal de nuestro país.

➤ **Método Inductivo**

Se ha procedido a utilizar el método inductivo, por cuanto para el desarrollo de la presente investigación se ha iniciado con el respectivo estudio y análisis particular; como es el análisis de casos concretos por exceso de velocidad, específicamente detectados por medios tecnológicos de una manera particular, con el objetivo primordial de poder enfocarlos y proyectarlos, posteriormente a una manera general, con el propósito de dar a conocer las generalidades en cuanto a su incidencia jurídica en las contravenciones de tránsito.

3.1.1 Tipo de Investigación

La investigación se ha caracterizado, tomando en cuenta los objetivos que se han previsto lograr, motivo por el cual se han aplicado los siguientes tipos de investigación:

➤ **Descriptiva**

Por cuanto, a través de la investigación descriptiva se ha logrado narrar y describir el problema investigativo, de manera que se ha detallado minuciosamente la problemática que ha conducido a realizar la investigación, mediante el estudio de los casos de contravención de tránsito detectados por la utilización de medios tecnológicos, en el Juzgado de la Unidad Penal del cantón Riobamba, suscitados durante el período del año 2012 a 2013, lo cual ha permitido obtener valiosa información y datos tanto cualitativos como cuantitativos respecto de la incidencia jurídica de las contravenciones de tránsito, que aporten a la fundamentación de la investigación.

➤ **De campo**

Debido a la aplicación de la investigación de campo a través de un trabajo metódico realizado para recoger el material necesario y directo, basado en un principio en la observación directa del fenómeno que se investiga, se ha podido recolectar toda la información necesaria y trascendental en el lugar mismo donde se han presentado los hechos; es decir en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba, además de la realización de delimitaciones operativas, al igual que la construcción de los respectivos instrumentos de recolección de datos, con la finalidad de estudiar el fenómeno en su ambiente natural, ante situaciones completamente reales.

3.1.2 Diseño de Investigación

➤ Diseño No Experimental

En cuanto al diseño de la presente investigación, debido a las características que posee la misma, se ha procedido a aplicar el diseño no experimental, porque es un diseño con el cual es pertinente y necesario actuar sin manipular deliberadamente variables; además porque este diseño se basa fundamentalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para analizarlos con posterioridad.

Por otra parte, en este tipo de diseño de investigación, no hay condiciones ni estímulos a los cuales se expongan los sujetos del estudio, debido a que se caracteriza porque los sujetos son observados en su ambiente natural.

3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA

3.2.1 Población

La población es considerada un grupo referencial de similares características en un momento determinado, tomando en cuenta, también su homogeneidad y cantidad; a la cual se efectúan observaciones íntegras con el objeto de obtener datos específicos, para la respectiva realización de comparaciones y finalmente conseguir proyectar algunas conclusiones.

La investigación se ha dado lugar en la ciudad de Riobamba provincia de Chimborazo, de acuerdo a la información, y datos proporcionados por la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba, durante el período comprendido entre los años 2012 y 2013.

CUADRO N° 2

Población

POBLACIÓN	NÚMERO
Abogados que patrocinaron las causas de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba, en el período 2012 a 2013	119
Jueces de Garantías Penales del cantón Riobamba	3
Total	122

El universo poblacional de la investigación se encuentra conformada por un total de ciento veinte y dos implicados, tomando en consideración que a los profesionales del derecho se les ha procedido a aplicar las respectivas encuestas y a los señores jueces el formato de guía de entrevista respectivamente.

3.2.2 Muestra

La fórmula lógica estadística utilizada para determinar la muestra en base al universo poblacional tomado en consideración es la siguiente:

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

Donde:

n = Muestra

N = Universo

E² = Error Admisible

Entonces;

$$n = \frac{119}{0.05^2 (119-1)+1}$$

$$n = \frac{119}{0.295 +1}$$

$$n = \frac{119}{1.295}$$

$$n = 91.89$$

$$n = 92$$

Al ser la muestra un conjunto representativo de la población, se ha obtenido que se halla conformada por noventa y dos involucrados.

3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS

El investigador ha contado con técnicas e instrumentos para diseñar un plan de recolección de datos, basándose en la estructura, confiabilidad y objetividad, para lo cual se han utilizado los siguientes:

3.3.1 TÉCNICAS

- **El Fichaje.** Mediante la técnica del fichaje se ha conseguido obtener información textual de la doctrina jurídica en relación con las contravenciones de tránsito, así como también de sus características y particularidades; mediante la utilización de fichas bibliográficas, con el propósito de conceptualizar correctamente los temas que se han desarrollado en la investigación y así lograr contar con la información necesaria.
- **Encuestas.** Constituye una técnica de investigación que se emplea para conocer opiniones, criterios y comentarios de las personas que se encuentran involucradas en el proceso investigativo.

El instrumento de investigación de esta técnica es el cuestionario, que sirve para la recopilación de información, por tanto es el instrumento que provoca o establece la relación entre el investigador y los sujetos de estudio, motivo por el cual se ha aplicado la entrevista a los Abogados en libre ejercicio profesional que patrocinaron las causas de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba.

- **Entrevista.** La entrevista constituye una forma definida de interacción, debido a que el investigador establece un diálogo de manera peculiar, donde una de las partes busca recoger informaciones y la otra se presenta como fuente de estas informaciones, para lo cual se ha realizado una serie de preguntas ordenadas, con la finalidad exclusiva de tener conocimiento referente al criterio acerca del tema de investigación, además de sus sentimientos y forma de actuar, basadas en la experiencia y destrezas prácticas y profesionales.

Además, la entrevista representa una técnica muy afín a la encuesta, porque su fundamentación, radica en un conversatorio entre el entrevistado y el entrevistador, a través del diálogo, mediante un formato de entrevista preestablecido, cuyo instrumento de investigación es el cuestionario, razón por la que, en el presente trabajo de investigación las entrevistas serán aplicadas a los Jueces de Garantías Penales del cantón Riobamba.

3.3.2 INSTRUMENTOS

Los instrumentos que han sido aplicados en la presente investigación son los siguientes:

- Fichas Bibliográficas
- Cuestionario
- Guía de entrevista

3.4 TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO E INTERPRETACIÓN DE DATOS

La investigación se ha ejecutado en base al análisis, procesamiento, y discusión de resultados a través de técnicas lógicas y estadísticas. Además, la interpretación de los resultados se ha efectuado por medio de la inducción, análisis y síntesis.

A continuación se exponen los resultados encontrados en la encuesta aplicada.

1. ¿Usted ha patrocinado un juicio contravencional de tránsito, en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba?

Cuadro N° 3

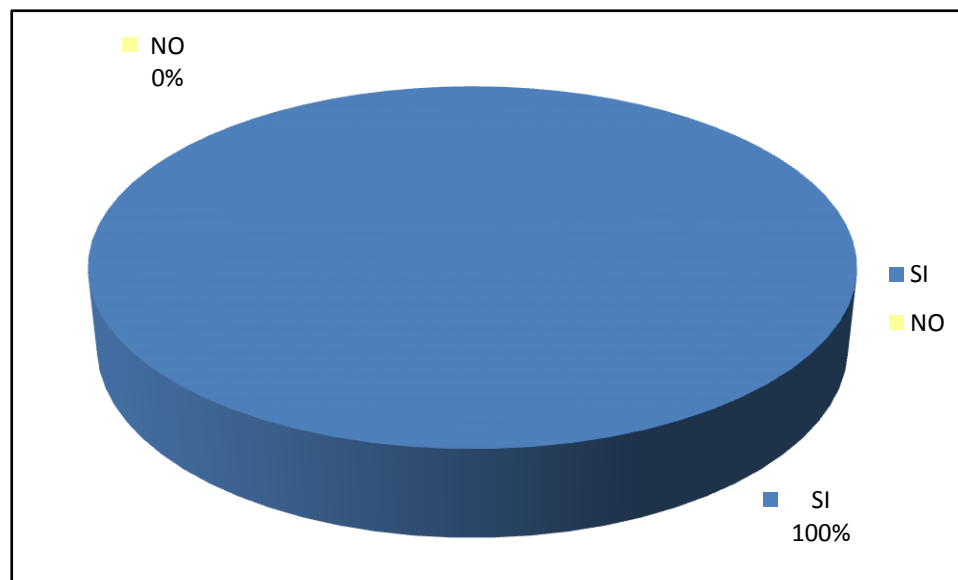
Patrocinio de juicio de contravención de tránsito

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	92	100.0%
NO	0	0.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 1

Patrocinio de juicio de contravención de tránsito



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: La totalidad de los profesionales del Derecho conforman en haber patrocinado un juicio de contravención de tránsito en las dependencias de la Unidad Judicial Penal de nuestro cantón.

2. ¿En el proceso que usted patrocinó el conductor fue privado de su libertad?

Cuadro N° 4

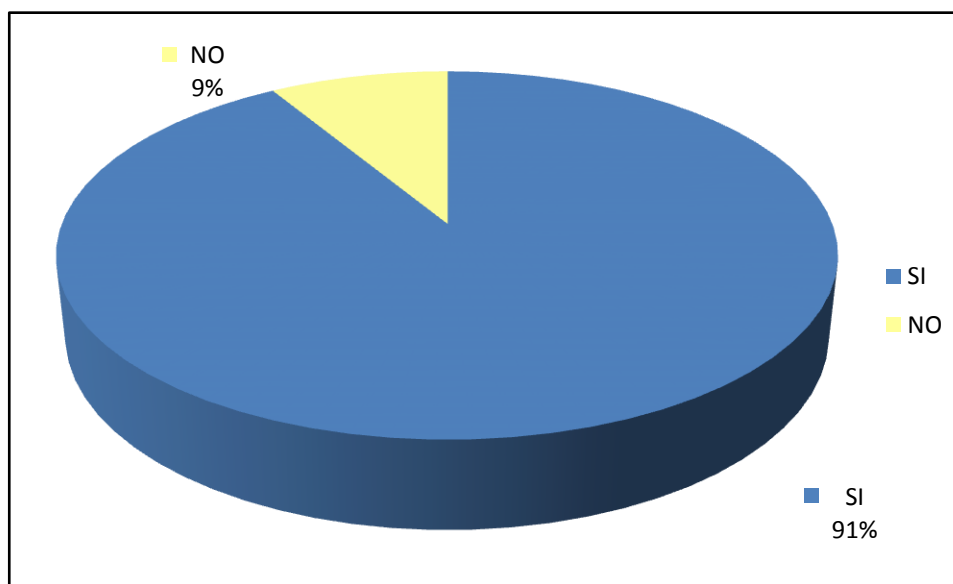
Privación de libertad del conductor

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	84	91.0%
NO	8	9.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 2

Privación de libertad del conductor



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: El 91% de los profesionales encuestados, aseguran que el conductor fue privado de su libertad puesto que contravino la ley, en cambio solo el 9% de ellos ha manifestado que no se le privó de su libertad.

3. ¿Está usted de acuerdo en que el medidor de velocidad sea considerado como prueba plena para sancionar contravenciones por exceso de velocidad?

Cuadro N° 5

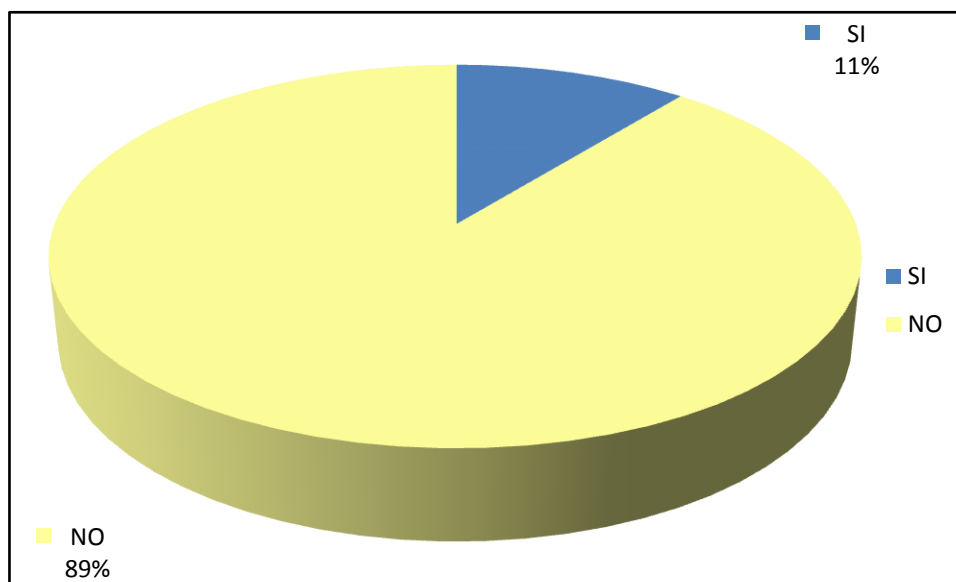
Medidor de velocidad como prueba

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	10	11.0%
NO	82	89.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 3

Medidor de velocidad como prueba



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: El 89% de los encuestados no está de acuerdo, puesto que el medidor de velocidad no puede encontrarse calibrado debidamente, además de que, como equipo tecnológico posee un margen de error que no se considera.

4. ¿Cree usted que los medios tecnológicos inciden jurídicamente en las resoluciones de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad?

Cuadro N° 6

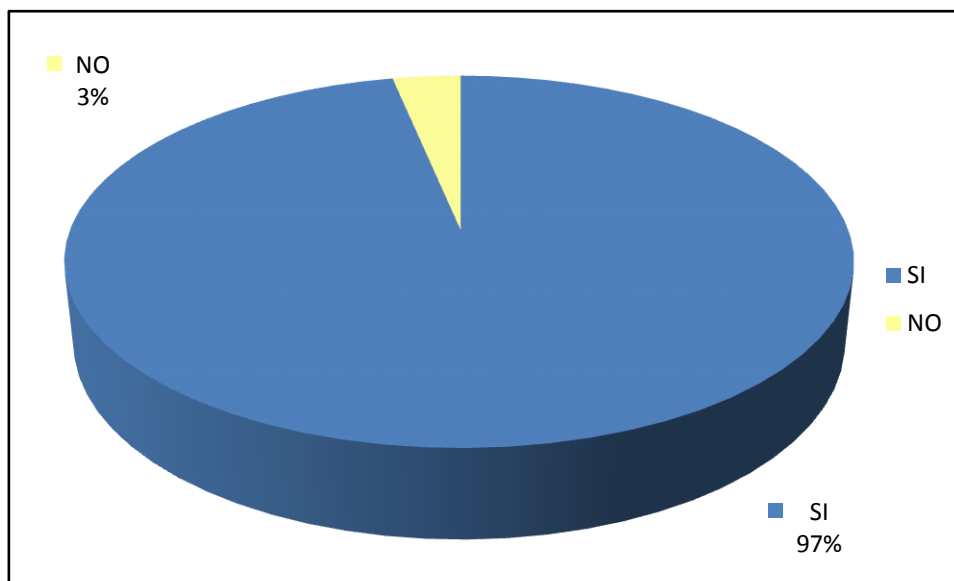
Incidencia de la jurídica de medios tecnológicos

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	89	97.0%
NO	3	3.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 4

Incidencia de la jurídica de medios tecnológicos



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: El 97% de los encuestados afirman que en efecto sí inciden jurídicamente en las resoluciones de contravención de tránsito, puesto que los jueces se basan en este medio de prueba para emitir la sanción; mientras que solo el 3% ha expresado que solo es una herramienta de apoyo.

5. ¿Piensa usted que la privación de libertad por exceso de velocidad produce efectos jurídicos al conductor infractor?

Cuadro N° 7

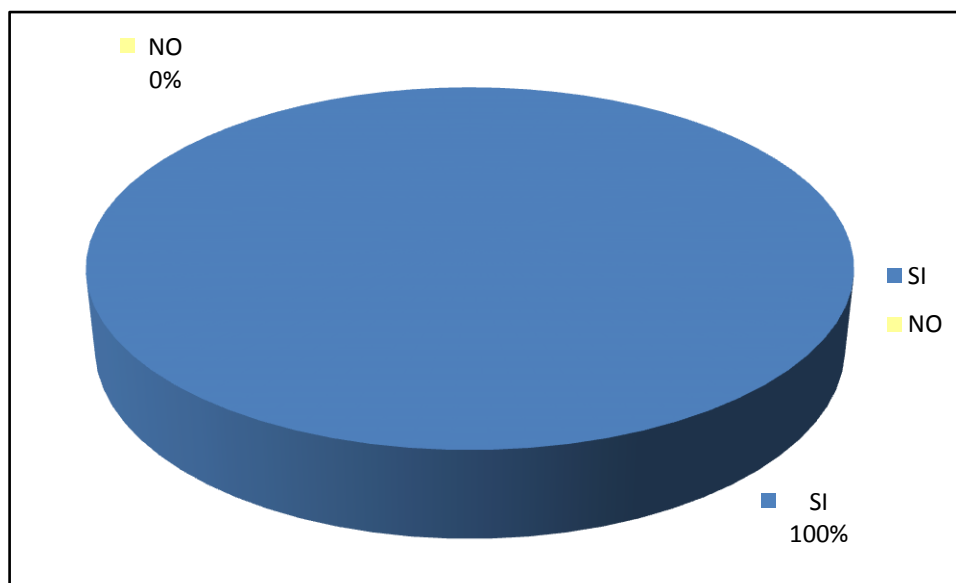
Efectos jurídicos por exceso de velocidad

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	92	100.0%
NO	0	0.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 5

Efectos jurídicos por exceso de velocidad



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: El 100% afirma que la misma privación de libertad por exceso de velocidad es un efecto jurídico para el conductor infractor, además de que es sancionado como contraventor y necesita de un abogado que lo patrocine.

6. ¿La privación de libertad por exceso de velocidad produce efectos sociales y económicos al conductor infractor?

Cuadro N° 8

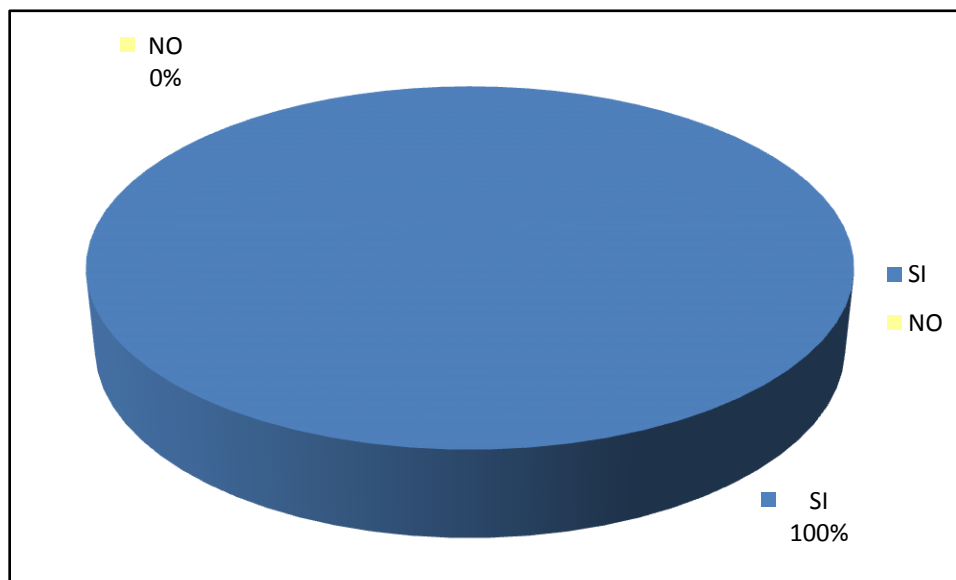
Efectos sociales y económicos por exceso de velocidad

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	92	100.0%
NO	0	0.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 6

Efectos sociales y económicos por exceso de velocidad



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: El 100 % de los profesionales encuestados afirman que el privar de la libertad produce efectos económicos y sociales como el pago de las multas generadas por la contravención, y la incapacidad para poder trabajar y generar recursos.

7. ¿Conoce usted cuáles son las causas por las cuales los conductores, exceden los límites de velocidad establecidos por leyes y reglamentos?

Cuadro N° 9

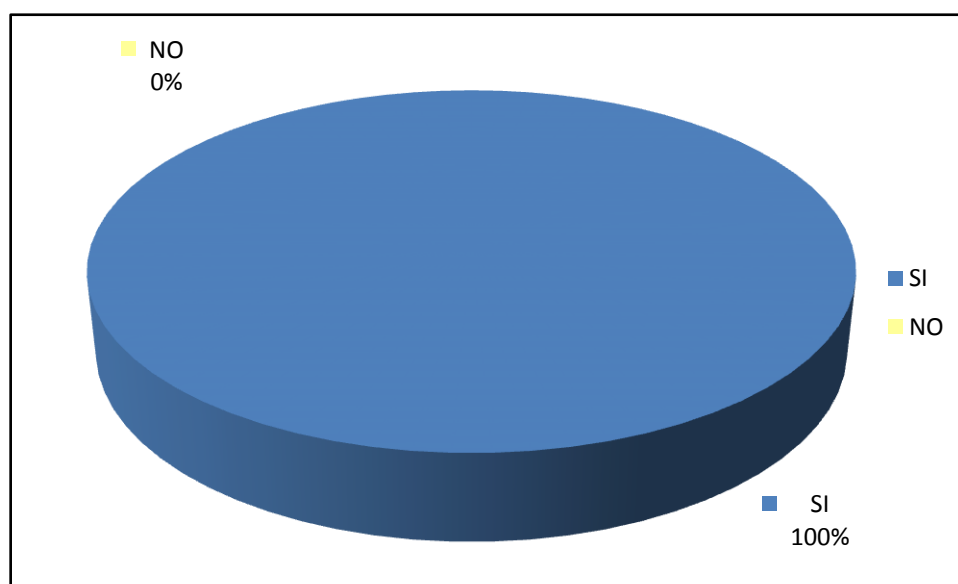
Causas de exceso de límites de velocidad

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	92	100.0%
NO	0	0.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 7

Causas de exceso de límites de velocidad



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: La totalidad de los encuestados han expresado conocer las causas por las que se exceden los límites de velocidad, como el descuido, la imprudencia, el apuro y el desconocimiento e irrespeto de la ley.

8. ¿Está usted de acuerdo en que se pueda privar de la libertad a una persona por exceder los límites de velocidad?

Cuadro N° 10

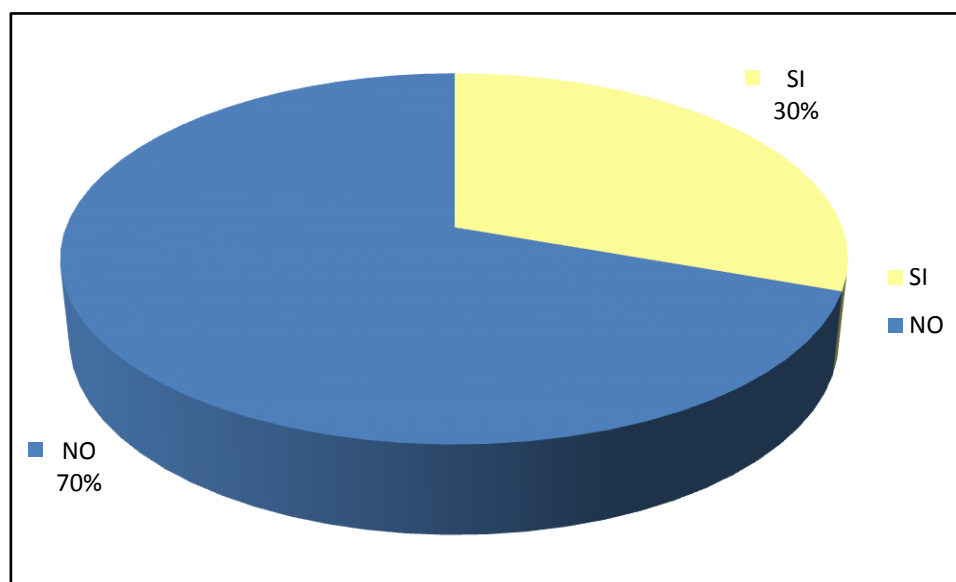
Privación de libertad por exceso de velocidad

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	28	30.0%
NO	64	70.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 8

Privación de libertad por exceso de velocidad



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: El 70% de los encuestados concuerda en que no, puesto que es una sanción aplicada con multa pecuniaria y rebaja de puntos de la licencia de conducir, y la privación de la libertad debe ser una medida de última ratio, mientras que solo el 30% afirma que sí, ya que se debe sancionar drásticamente.

9. ¿Está usted de acuerdo en los rangos que establecen los límites de velocidad al conducir vehículos?

Cuadro N° 11

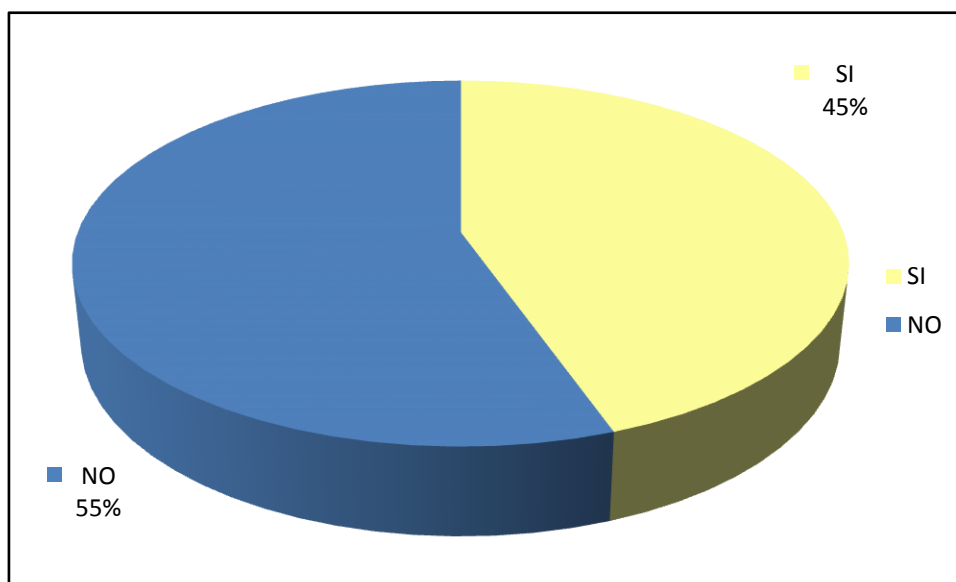
Rangos de límites de velocidad

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	41	45.0%
NO	51	55.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 9

Rangos de límites de velocidad



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: El 55% de los profesionales aseveran no estar de acuerdo, ya que en vías de primer orden como panamericanas deben aumentarse los límites, mientras que el 45% está de acuerdo con el fin de que exista mayor control.

10. ¿Está usted de acuerdo en la forma en que se han regulado las contravenciones por exceso de velocidad en la legislación actual?

Cuadro N° 12

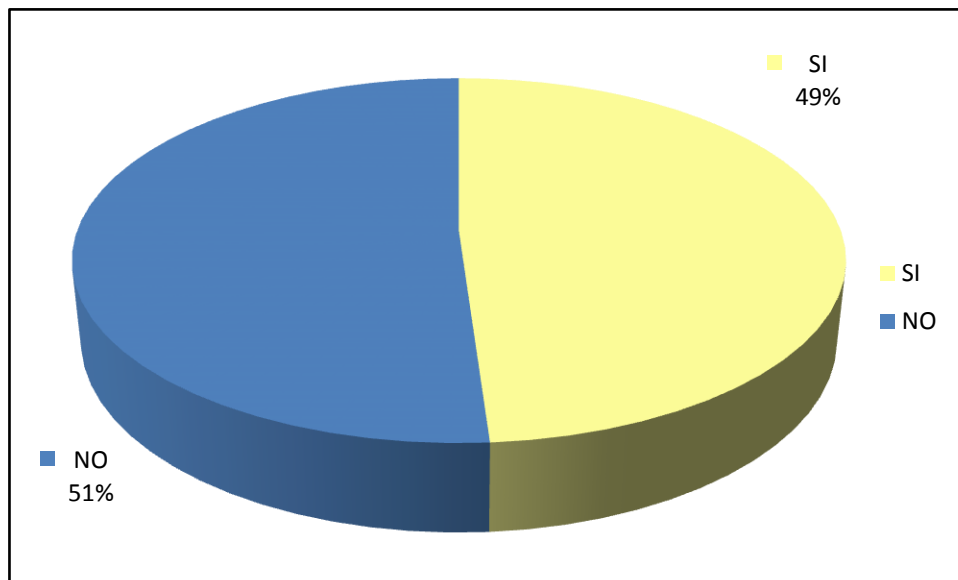
Regulación de contravenciones por exceso de velocidad

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
SI	45	49.0%
NO	47	51.0%
Total	92	100%

Realizado por: Jairo Castillo

Gráfico N° 10

Regulación de contravenciones por exceso de velocidad



Realizado por: Jairo Castillo

Interpretación: A criterio de los encuestados, se ha logrado evidenciar que existe un criterio dividido de los profesionales, puesto que por un lado, el 49% de ellos han manifestado encontrarse de acuerdo en la forma como se han regulado las contravenciones de tránsito, ya que solo con sanciones drásticas se puede

conseguir un mayor respeto por la normativa y la ley respecto al exceso de velocidad; mientras que el 51% restante de los profesionales encuestados han expresado que no podrían consentir la forma en que se encuentra regulada la ley en contravenciones de tránsito, debido a que al exceder la velocidad una de las sanciones es la privación de la libertad del conductor además de la multa y la reducción de los puntos en la licencia de conducir, a pesar de que la privación de la libertad debería sancionarse como última medida porque es la limitación a su derecho de libre tránsito.

Entrevistas:

En la presente investigación, también se ha considerado la realización de la aplicación de un formato de entrevista dirigida a los señores Jueces de la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba, debido a que su experiencia práctica y profesional, de manera que han aportado substancialmente en la fundamentación de la investigación.

PREGUNTA 1. ¿Está usted de acuerdo en que el medidor de velocidad sea considerado como prueba plena para sancionar contravenciones por exceso de velocidad?

Respuesta: Conforme al criterio profesional de los entrevistados, se ha manifestado que se encuentran de acuerdo en que medidor de velocidad sea considerado como prueba plena para sancionar contravenciones por exceso de velocidad; puesto que viene a ser un dispositivo reconocido en la ley como instrumento de detección de la velocidad y sus excesos; sin embargo existe la opinión de que este tipo de equipo tecnológico previa su utilización debe ser debidamente calibrado, con el propósito de que los valores registrados en él sean lo más posible apegados a la verdad.

PREGUNTA 2. ¿La privación de libertad por exceso de velocidad produce efectos sociales y económicos al conductor infractor?

Respuesta: De acuerdo a la opinión de los jueces entrevistados se expresó que, efectivamente la privación de libertad a causa del exceso de velocidad produce efectos sociales y económicos al conductor infractor, debido a que genera gastos de patrocinio para la defensa de la contravención que se le inculpa, además del pago de las multas respectivas al ser sancionado, así como también malestar e incomodidad en su entorno familiar a causa de la situación que se ha presentado.

PREGUNTA 3. ¿Cree usted que los medios tecnológicos inciden jurídicamente en las resoluciones de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad?

Respuesta: A criterio de los entrevistados, se afirma que son medios tecnológicos que permiten al administrador de justicia como juzgador, valorar la prueba de manera objetiva, tomando en cuenta que son medios tecnológicos que pueden mostrar un mínimo porcentaje de error, motivo por el cual los medios tecnológicos sí inciden jurídicamente en las resoluciones de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad.

PREGUNTA 4. ¿Piensa usted que la privación de libertad por exceso de velocidad produce efectos jurídicos y sociales al conductor infractor?

Respuesta: Los entrevistados coinciden al manifestar que efectivamente la privación de libertad por exceso de velocidad produce efectos jurídicos y sociales al conductor infractor, toda vez que recibe una sanción privativa de su libertad que le restringe de su libre tránsito por contravenir la ley de tránsito por excesiva

velocidad, además de que recibe sentencia condenatoria que lo registra judicialmente, así como la sanción de multa y reducción de puntos en su licencia de conducir, que socialmente le puede originar malestares y disgustos hasta en su entorno familiar.

PREGUNTA 5. ¿Está usted de acuerdo en que se pueda privar de la libertad a una persona por exceder los límites de velocidad?

Respuesta: De conformidad a la opinión jurídica de los entrevistados, existe una opinión fragmentada de los jueces, ya que por un lado se ha manifestado que se encuentran de acuerdo en que la ley sea drástica con la sanción de privar de la libertad por exceder el límite de velocidad permitido, aunque a pesar de esto, aún no se ha logrado que los conductores respeten en su totalidad la ley de tránsito existiendo grandes índices por los cuales la causa de accidentes es el exceso de la velocidad. Por otra parte, en base del criterio del otro grupo de los jueces entrevistados, la privación de la libertad es una sanción desproporcionada, ya que hasta se le podría considerar muy severa, porque a más de la multa y la rebaja de puntos en la licencia de conducir también se encuentra esta medida que genera conflictos laborales y familiares.

PREGUNTA 6. ¿Está usted de acuerdo en los rangos que establecen los límites de velocidad al conducir vehículos?

Respuesta: Es evidente que los entrevistados no se encuentran de acuerdo en los rangos establecidos por la ley en los límites de velocidad, puesto que dentro del área urbana los rangos se han considerados adecuados; mientras que en las zonas perimetrales y de carreteras como panamericanas, los rangos deberían ser un tanto mayores con el objetivo esencial de que se descongestionen las vías

tomando en consideración que se cuenta con vías expeditas de primer orden, además de la señalética adecuada, en materia de tránsito.

3.5 ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

De acuerdo a la investigación de campo realizada y de conformidad a la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba durante el período en estudio, 2012 a 2013 se han presentado noventa y dos casos de contravenciones a causa del exceso de velocidad.

De acuerdo a nuestro entorno y la realidad que se presenta día a día con los conductores de los diferentes tipos de vehículos que circulan por las áreas urbanas y rurales de nuestro país, resulta de trascendental importancia que una de las causas de fatales accidentes sea el exceso de los límites de velocidad, para lo cual las autoridades en busca de obtener un paliativo a esta terrible causa de accidentes de tránsito ha permitido el uso de equipos tecnológicos como los medidores de velocidad y fotorradares, que permiten captar la medida exacta de los vehículos al circular por las vías como una manera de demostrar y tener como prueba de la contravención realizada por el conductor.

Sin embargo, no todas las personas se encuentran de acuerdo en que este sea tomado como medio eficaz de prueba de la contravención, puesto que al ser un equipo que necesita de calibración, también puede tener su respectivo margen de error que puede afectar al conductor al momento de tomar la medida del supuesto exceso de velocidad, que de conformidad a los rangos del exceso del límite de velocidad puede producirle hasta la sanción de la privación de la libertad.

Además se ha considerado en el presente estudio que la privación de la libertad debería quedar como última medida o sanción a imponer en el caso de sobrepasar

el límite de velocidad, puesto que se ha considerado un tanto desproporcional por la gravedad que implica la pérdida de la libertad, ya que además de ser multado un conductor, rebajarle los puntos en su licencia de conducir también debe perder su libertad, lo cual es demasiado drástico, aunque a pesar de la dureza de la ley impuesta con las contravenciones aún, el exceso de velocidad sigue siendo una de las principales causas de accidentabilidad.

A pesar de las graves sanciones impuestas en la ley, los conductores no terminan de tomar conciencia respecto al exceso de velocidad que puede originarse debido a factores como la impericia, la imprudencia o simplemente al apuro de llegar de un destino a otro, sin tomar en cuenta que su propia vida se encuentra en peligro y que también es el responsable de todos los ocupantes del vehículo que conduce, para lo cual es necesario un mayor compromiso por el respeto a las leyes de tránsito.

3.6 COMPROBACIÓN DE LAS HIPÓTESIS

¿De qué forma el exceso de velocidad detectado por medios tecnológicos incide jurídicamente en las contravenciones de tránsito, juzgadas en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, período 2012-2013?

Mediante la investigación de campo dirigida a los profesionales del derecho que han patrocinado los juicios por contravenciones de exceso de velocidad tramitados en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba, se ha obtenido que según la pregunta n° 4 el 97% de los profesionales encuestados afirman que, el exceso de velocidad detectado por medios tecnológicos, efectivamente inciden jurídicamente en las resoluciones de contravenciones de tránsito, puesto que los administradores de justicia toman en consideración como medio de prueba para emitir la sanción, motivo por el cual se obtiene una sentencia condenatoria que

implica multa pecuniaria, reducción de puntos en la licencia de conducir y la privación de la libertad, produciendo de esta manera efectos de carácter jurídicos, económicos y por ende también sociales.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 CONCLUSIONES

- El exceso de velocidad detectado por medios tecnológicos si incide jurídicamente en las contravenciones de tránsito, juzgadas en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, por cuanto el Juez de Contravenciones de tránsito en muchas ocasiones, valora a los medios tecnológicos como prueba plena que demuestran a criterio del Juez, que el procesado efectivamente ha incurrido en una contravención de tránsito.
- Los medios tecnológicos que utiliza la Policía Nacional del Ecuador para presumir que una persona ha cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad, son los dispositivos electrónicos como el medidor de velocidad, el cual para que sea considerado como prueba, debe ser calibrado, revisado y homologado por la Agencia Nacional de Tránsito.
- Los efectos que genera la privación de libertad de las personas que han cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad, son muy amplios, por cuanto pueden perder la libertad por 3 días; y, consecuentemente su trabajo al faltar injustificadamente al mismo por el tiempo que dura la condena.
- Dentro de las principales causas por las cuáles los conductores, exceden los límites de velocidad establecidos por leyes y reglamentos, se ha identificado que se debe a la imprudencia de dichos conductores, al conducir con exceso

de velocidad, sin causas justificadas; poniendo en riesgo su propia vida, su seguridad y la de los demás

4.2 RECOMENDACIONES

- Se recomienda a los administradores de justicia que al momento de valorar la prueba de medios tecnológicos, asegurarse de que efectivamente demuestre un hecho, ya que en ocasiones los dispositivos electrónicos no podrían considerarse como prueba plena, y consecuentemente en estos casos, lo que más conviene sería ratificar la inocencia del procesado.

- Es importante que los miembros de la fuerza pública que controlan el exceso de velocidad, revisen, calibren y homologuen los equipos tecnológicos que detectan la velocidad de los vehículos, a fin de que puedan demostrar los hechos en forma correcta, por cuanto cuando los equipos no están calibrados, no podrían ser tomados en cuenta para sentenciar a un conductor.

- Se recomienda a los ciudadanos que al conducir su vehículo, respeten los rangos de velocidad establecidos en el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a fin de evitar ser detenidos y sentenciados por incurrir en ésta contravención.

- Conducir con prudencia y respetando las señales de tránsito, permitirá disminuir las contravenciones y delitos de tránsito que se encuentran establecidos en el Código Orgánico Integral Penal; y, evitar incrementar los índices de accidentes de tránsito, al conducir dentro de los límites de velocidad.

5. MATERIALES DE REFERENCIA

5.1 BIBLIOGRAFÍA TRATADISTAS:

- ABARCA GALEAS, Luís, Lecciones de Procedimiento Penal, Tomo I, Corporación de Estudios y Publicaciones, 1ra. Edición Cuenca Ecuador 2001

- ÁLVARO, Jorge Eduardo, Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja. Loja-Ecuador, 2005

- CARDENAS Jorge. Practica Forense en materia de tránsito. Tomo II, Primera Edición. Ediciones Carpol, Cuenca, 1999.

- DEVIS ECHANDÍA, Hernando. Tratado de derecho procesal civil. Colombia: Leyer, 1962.

- GALLEGOS, Bolívar, La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, Agencia de Publicaciones Educativas, Quito Ecuador, 2011.

- GARCÍA VALENCIA Jesús Ignacio, El Proceso Penal Acusatorio, Gustavo Ibáñez Ltda., Bogotá Colombia, 2005

- GIMENO SENDRA Vicente, CORTEZ DOMINGUEZ Valentín y MORENO CATENA Víctor, Derecho Procesal Penal, Editorial San Martín, Madrid, 1996.

- GÓMEZ, Eusebio, Tratado de Derecho Penal, Editorial Heliasta, Argentina 2000.

- MAIER Julio, Derecho Procesal Penal, Fundamentos, Segunda Edición, Editoriales del Puerto, Buenos Aires, 1999.
- RAMALLO CAMBAS, F. A., Homicidio y lesiones en accidentes de tránsito. Madrid: Posadas Ediciones, 2009
- TORRES CHÁVEZ Efraín, Breves Comentarios a la Ley de Tránsito, Editorial Jurídica del Ecuador, Loja-Ecuador, 2008, pág. 209.
- VACA ANDRADE Ricardo. Manual de Derecho Procesal Penal, Tomo II, Tercera Edición. 2004
- YAVAR NUÑEZ, Fernando. El Fiscal de Tránsito en el Proceso Penal Acusatorio. Primera Edición. 2005.
- ZAPATA CORREA, Cesar, Procedimientos en Accidentes de Tránsito. Edit. Edimec. Quito – Ecuador. 2003..
- ZAVALA BAQUERIZO, Jorge. Debido Proceso Penal EDINO. Quito - Ecuador. 2002

BIBLIOGRAFIA FUENTES AUXILIARES:

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, Constitución de la República del Ecuador, Quito Ecuador 2015.
- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, Código Orgánico Integral Penal, Quito Ecuador 2015

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Quito Ecuador 2015.

- CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, Reglamento de homologación, uso y validación de sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos para detección y notificación de infracciones de tránsito, Quito Ecuador 2015

- CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta, Argentina, 2002

ANEXOS

Anexo No. 1



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE DERECHO

Encuesta dirigida a los Abogados que patrocinaron las causas de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, en el período 2012 – 2013

1. ¿Usted ha patrocinado un juicio contravencional de tránsito, en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba?

Si ()

No ()

2. ¿En el proceso que usted patrocinó el conductor fue privado de su libertad?

Si ()

No ()

Por qué.....

3. ¿Está usted de acuerdo en que el medidor de velocidad sea considerado como prueba plena para sancionar contravenciones por exceso de velocidad?

Si ()

No ()

Por qué.....

4. ¿Cree usted que los medios tecnológicos inciden jurídicamente en las resoluciones de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad?

Si ()

No ()

Por qué.....

5. ¿Piensa usted que la privación de libertad por exceso de velocidad produce efectos jurídicos al conductor infractor?

Si ()

No ()

Por qué.....

6. ¿La privación de libertad por exceso de velocidad produce efectos sociales y económicos al conductor infractor?

Si ()

No ()

Por qué.....

7. ¿Conoce usted cuáles son las causas por las cuáles los conductores, exceden los límites de velocidad establecidos por leyes y reglamentos?

Si ()

No ()

En caso de respuesta afirmativa indicar las causas:

8. ¿Está usted de acuerdo en que se pueda privar de la libertad a una persona por exceder los límites de velocidad?

Si ()

No ()

Por qué.....

9. ¿Está usted de acuerdo en los rangos que establecen los límites de velocidad al conducir vehículos?

Si ()

No ()

Por qué.....

10. ¿Está usted de acuerdo en la forma en que se han regulado las contravenciones por exceso de velocidad?

Si ()

No ()

Por qué.....

ANEXO NO. 2



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE DERECHO

Entrevista dirigidas a los Jueces de Garantías Penales

1. ¿Está usted de acuerdo en que el medidor de velocidad sea considerado como prueba plena para sancionar contravenciones por exceso de velocidad?

2. ¿La privación de libertad por exceso de velocidad produce efectos sociales y económicos al conductor infractor?

3. ¿Cree usted que los medios tecnológicos inciden jurídicamente en las resoluciones de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad?

4. ¿Piensa usted que la privación de libertad por exceso de velocidad produce efectos jurídicos y sociales al conductor infractor?

5. ¿Está usted de acuerdo en que se pueda privar de la libertad a una persona por exceder los límites de velocidad?

6. ¿Está usted de acuerdo en los rangos que establecen los límites de velocidad al conducir vehículos?

ANEXO No. 3
CASO PRÁCTICO