



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA**  
**EDUCACIÓN**  
**PROGRAMA CARRERA DE JURISPRUDENCIA**

**TESIS DE GRADO, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE**  
**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DE LA REPUBLICA**

**TEMA:**

LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y  
SEGURIDAD VIAL, Y LAS CONTRAVENCIONES GRAVES DE  
PRIMERA CLASE EN EL CANTÓN BABAHOYO.

**AUTOR:**

JHON DAVID LOZANO MORALES

**TUTOR:**

MS. CINTHYA VELASTEGUI

**LECTOR:**

AB. MARCOS QUINTANA JIMÉNEZ

**BABAHOYO**

**AÑO: 2012**



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE**  
**LA EDUCACIÓN.**

SEMINARIO DE FIN DE CARRERA  
APROBACIÓN DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban el informe de investigación, sobre el tema:

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y las contravenciones graves de primera clase en el Cantón Babahoyo.

Del Sr. JHON DAVID LOZANO MORALES

Para constancia firman:

---

**DECANO**  
**DELEGADO**

---

**SUBDECANO**  
**DELEGADO**

---

**CONSEJO DIRECTIVO**  
**DELEGADO**

---

**DIRECTOR DE TESIS**

---

**SECRETARIA**



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA  
EDUCACIÓN**

**PROGRAMA CARRERA DE JURISPRUDENCIA**

**EL TRIBUNAL EXAMINADOR DEL PRESENTE TRABAJO  
INVESTIGATIVO, TITULADO: LA LEY ORGÁNICA DE  
TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y  
LAS CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE EN EL  
CANTÓN BABAHOYO.**

**PRESENTADO POR EL Sr. JHON DAVID LOZANO MORALES**

**Otorga la calificación de**

.....

**Equivalente a:**

.....

**Tribunal:**

---

**DECANO O DELEGADO**

---

**SUBDECANO O DELEGADO**

---

**DELEGADO DEL C.  
DIRECTIVO**

---

**SECRETARIO**

**Babahoyo, \_\_\_\_\_ del 2012**



## UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

Babahoyo, \_\_\_\_\_ del 2012

### **APROBACIÓN POR EL TUTOR**

Ms. CINTHYA VELASTEGUI, en calidad de tutor de tesis, designado por disposición de la Universidad Técnica de Babahoyo, certifica que el Sr. **JHON DAVID LOZANO MORALES**, ha culminado con su trabajo investigativo previo a la obtención del título de abogado de los tribunales de la República del Ecuador, con el tema:

**LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y LAS CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE EN EL CANTÓN BABAHOYO.**

Quien ha cumplido con todos los requerimientos exigidos, por lo que se aprueba el mismo.

Es todo cuanto puedo decir en honor a la verdad, facultando a la interesada a hacer uso de la presente como a bien tuviere, y así como también se autoriza su presentación para la evaluación por parte del tribunal respectivo.

Atentamente

---

Ms. CINTHIA VELASTEGUI.  
**TUTORA DEL PROYECTO**



## **UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO**

Babahoyo, \_\_\_\_\_ del 2012

### **APROBACIÓN POR EL LECTOR**

AB. MARCOS QUINTANA JIMÉNEZ, en calidad de Lector de tesis, designado por disposición de la Universidad Técnica de Babahoyo, certifica que el Sr. **JHON DAVID LOZANO MORALES**, ha culminado con su trabajo investigativo previo a la obtención del título de Abogado de los tribunales de la República del Ecuador con el tema: **LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y LAS CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE EN EL CANTÓN BABAHOYO.**

Quien ha cumplido con todos los requerimientos exigidos por lo que se aprueba el mismo.

Es todo cuanto puedo decir en honor a la verdad, facultando a la interesada a hacer de la presente el uso que estime conveniente y así como también se autoriza la presentación del mismo para la evaluación por parte del Tribunal respectivo.

Atentamente

---

AB. MARCOS QUINTANA JIMÉNEZ  
**LECTOR DE PROYECTO**

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA**

**JHON DAVID LOZANO MORALES**, por mis propios derechos legales declaro que el presente trabajo investigativo, mismo que se refiere al tema: "LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y LAS CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE EN EL CANTÓN BABAHOYO".

Ha sido realizado bajo mi responsabilidad y he tomado las medidas necesarias para que los temas investigados, ideas, recomendaciones, etc., sean de mi autoría.

Atentamente

---

**JHON DAVID LOZANO MORALES**  
**C.C. 1206450847-1**

## **DEDICATORIA**

Quiero dedicar este trabajo de tesis a mis padres por todo lo que me han dado en esta vida, especialmente por sus sabios concejos y por estar a mi lado en los momentos difíciles.

A mis hermanos quienes me acompañaron en silencio con su comprensión y su nobleza.

A mi papi con su experiencia profesional, me enseñó el camino para alcanzar mis ideales.

A mi mami quien con sus oraciones me enviaba un rayo de luz cuando me encontraba en una total oscuridad en mi vida.

A mis abuelitos que desde el cielo me guían y estoy seguro que en este momento están muy orgullosos de mí.

A todos mis familiares con los que he compartidos momentos inolvidables en mi vida.

A todos ustedes mil gracias de todo corazón, que DIOS los proteja y los colme de bendiciones por que han sido una parte importante de mi vida.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a DIOS, que puso todos los medios para realizar mi trabajo de tesis, quien me dio la fortaleza espiritual y física, y por el apoyo de muchas personas a las cuales quiero agradecer.- A mis padres el Lcdo. Ángel Lozano A. y a la Sra. Angélica Narcisa Morales B. de Lozano, que me brindaron su apoyo total, su fe y su confianza en mí persona para lograr este objetivo, a mis hermanos que me desearon siempre lo mejor, **GRACIAS** por su paciencia.

Agradezco a mi lector de tesis el Abogado Marcos Quintana Jiménez y a mi tutora la Máster Cinthia Velastegui, que me permitieron estar en este proyecto de tesis, así como el apoyo incondicional que me brindaron y la confianza que depositaron en mí, admiro su calidad profesional y humana, también doy gracias a ellos por el mero hecho de que mi proyecto de tesis tenga los menos errores posible.

Admiro su nobleza y a la vez su firmeza, y aquellas personas que hicieron posible este logro.

**GRACIAS**



## **PRÓLOGO**

La vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a partir de su publicación en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, y el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376, de fecha 3 de junio del año 2.009 transformó el marco jurídico en materia de tránsito y otras son las reglas de juego que tienen que asumir y enfrentar los peatones y conductores de vehículos; la sociedad ecuatoriana necesitaba ponerse a tono con la realidad diaria y era imprescindible dictar una Ley en materia de Tránsito que regule el transporte y la circulación vial de una manera técnica y ordenada como la tienen otros países más desarrollados que el nuestro.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tiene como finalidad contribuir de algún modo al mejoramiento de la circulación vial y disminuir la comisión de contravenciones de tránsito a nivel nacional, por parte de los usuarios de las vías, se planteó como objetivo principal del estudio, determinar cuáles son los verdaderos motivos que inducen a los conductores de vehículos a cometer este tipo de infracciones de tránsito, que por cierto generan contratiempo y se ven involucrados en un proceso judicial sumarísimo, que muchos prefieren no enfrentar.

Hacer conocer a la ciudadanía babahoyense que existen 92 tipos de contravenciones de tránsito, las mismas que son sancionadas con multa que comprende desde el cinco por ciento hasta el cien por ciento de una remuneración básica

unificada del trabajador en general, reducción de puntos en la licencia de conducir vehículos, desde 1.5 hasta 10 puntos; veinte horas de trabajo comunitario; privación de la libertad por tres días; y, retención del vehículo por veinticuatro horas; es parte de este trabajo investigativo; por cuanto todos los ciudadanos de una u otra manera estamos involucrados en la circulación vial, si tomamos en cuenta que cada día aumenta el parque automotor en nuestro medio; y, conociendo la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de manera paulatina vamos a aprender a respetarla; y, cambiando de actitud todos y cada uno de los ciudadanos es posible no infringir la norma jurídica, o al menos reducir la cantidad de contravenciones que se cometen diariamente.

## **Índice**

CAPÍTULO I.....	1
1. EL PROBLEMA.....	1
1.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	1
2. TEMA.....	1
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1-2
3.1 PROBLEMA GENERAL.....	2
3.2 PROBLEMAS DERIVADOS.....	2
4. DELIMITACION DEL PROBLEMA.....	2-3
5. OBJETIVOS:.....	3
5.1 OBJETIVO GENERAL.....	3
5.2 Objetivos Específicos:.....	3
6. JUSTIFICACION.....	3-4
CAPÍTULO II.....	5
MARCO TEÓRICO.....	5
1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	5-6
2. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	6
2.1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	6
2.1.1 INFRACCIONES DE TRÁNSITO.....	6
2.1.1.1 DEFINICIÓN.....	6-8
2.1.1.2 CLASIFICACIÓN.....	8

2.1.1.3 DELITOS.....	8-9
2.1.1.4 FACTOR HUMANO.....	10-12
2.1.1.5 FACTOR MÁQUINA.....	12-13
2.1.1.6 FACTOR VÍA.....	13
2.1.1.7 CONTRAVENCIONES.....	13
2.1.2 INFRACCIONES CULPOSAS.....	13
2.1.2.1 ASPECTOS GENERALES.....	13-18
2.1.2.2 EL DOLO.....	18-19
2.1.2.3 LA CULPA.....	19-20
2.1.2.4 NEGLIGENCIA.....	20-22
2.1.2.5 IMPRUDENCIA.....	22-24
2.1.2.6 IMPERICIA.....	25-28
2.1.2.7 INOBSERVANCIA DE LA LEY Y REGLAMENTO.....	28-29
2.1.3 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.....	29
2.1.3.1 DEFINICIÓN.....	30-32
2.1.3.2 CARACTERÍSTICAS.....	32
2.1.3.3 FLAGRANCIA.....	32
2.1.3.4 COMPETENCIA.....	32-34
2.1.3.5 IMPUGNACIÓN.....	34-35
2.1.3.6 PREVENCIÓN.....	35-36
2.1.4 CLASIFICACIÓN.....	36-37
INFRACCIONES PUNTOS.....	37
2.1.4.1 CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE.....	38-46
2.1.4.2 CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE.....	46-56

2.1.4.3 CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE.....	57-65
2.1.4.4 CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE.....	65-72
2.1.4.5 CONTRAVENCIONES GRAVES DE SEGUNDA CLASE.....	72-74
2.1.4.6 CONTRAVENCIONES GRAVES DE TERCERA CLASE.....	74-76
2.1.4.7 CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE.....	77
2.1.4.7.1 TRES DÍAS DE PRISIÓN.....	77
2.1.4.7.2 UNA REMUNERACIÓN BÁSICA UNIFICADA DEL TRABAJADOR EN GENERAL.....	77
2.1.4.7.3 PÉRDIDA DE DIEZ PUNTOS EN SU LICENCIA DE CONDUCIR.....	77-78
2.1.4.7.4 APREHENSIÓN DEL VEHÍCULO POR 24 HORAS.....	78-83
2.1.5 JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.....	83
2.1.5.1 EL PARTE POLICIAL.....	83-85
2.1.5.2 CONTENIDO DEL PARTE POLICIAL.....	85
2.1.5.2.1 RELACIÓN DETALLADA DEL HECHO.....	85
2.1.5.2.2 ELABORACIÓN DE UN CROQUIS.....	85
2.1.5.3.3 FOTOGRAFÍAS.....	85-86
2.1.6 VALORACIÓN DEL PARTE POLICIAL.....	86-87
2.1.6.1 BOLETA DE CITACIÓN.....	87-88
2.1.6.2 CONTENIDO DE LA BOLETA DE CITACIÓN.....	88-90
2.1.6.3 AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO.....	90-92
2.1.6.4 LA SENTENCIA.....	92-95
2.1.6.5 EJECUCIÓN.....	95-96
2.1.6.6 PRESCRIPCIÓN.....	96-97
3. MARCO INSTITUCIONAL.....	97-98

4. HIPÓTESIS.....	98
4.1 HIPÓTESIS GENERAL.....	98
4.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.....	98-99
5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	100
5.1 VARIABLE INDEPENDIENTE: SANCIÓN Y MULTA DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.....	100
5.2 VARIABLE DEPENDIENTE: EFECTOS DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.....	101
6. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS USADOS.....	102-103
CAPÍTULO III.....	104
1. METODOLOGÍA EMPLEADA.....	104-105
2. NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	105-106
3. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	106-108
3.1 MUESTREO ESTRATIFICADO.....	109
4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.....	110
4.1 ¿QUÉ SON LAS ENTREVISTAS?.....	110-111
4.2 ¿QUÉ SON LAS ENCUESTAS?.....	111-114
5. RECOLECCION DE INFORMACION.....	114
5.1 SELECCIÓN DE RECURSOS DE APOYO.....	114
CAPÍTULO IV.....	115
1. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	115

1.1 ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS A LOS USUARIOS DE LAS VÍAS, ABOGADOS, JUECES Y FISCALES.....	115-124
1.2 VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS.....	125
CAPÍTULO V.....	126
1. CONCLUSIONES.....	126
1.2 RECOMENDACIONES.....	127
CAPÍTULO VI.....	128
1. PROPUESTA.....	128
1.1 TITULO DE LA PROPUESTA.....	128
1.2 JUSTIFICACIÓN.....	128
1.3 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.....	129

# **CAPÍTULO I**

## **1. EL PROBLEMA**

### **1.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿Cómo debemos llegar a reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las contravenciones graves de primera clase, considerando que la pena y sanción son muy leves?

## **2. TEMA**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las contravenciones graves de primera clase en el Cantón Babahoyo.

## **3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Este proyecto de investigación tiene como finalidad extinguir la irresponsabilidad y la imprudencia de los conductores infractores, proteger la seguridad social y material producto de sus actos, estableciendo una sanción equitativa y justa ya que muchas veces los daños son irreparables para los afectados y traen consigo hasta la muerte de una persona, siendo este el irresponsable conductor o una víctima de la irresponsabilidad.

La aplicación de esta Ley es inmediata pero no es equitativa acorde con los ilícitos ya que en muchos casos la irresponsabilidad de los conductores no procede remuneración alguna para la reparación de los daños ocasionados en las vías. Por estas razones debería reformarse esta Ley, especialmente



en lo que se refiere a la multa y sanción de las contravenciones graves de primera clases para garantizar la seguridad vial de la sociedad en general.

### **3.1 PROBLEMA GENERAL**

¿Cómo debemos llegar a reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las contravenciones graves de primera clase, considerando que la pena y sanción son muy leve?

### **3.2 PROBLEMAS DERIVADOS**

¿Qué efectos produce la negligencia e irresponsabilidad de los conductores por la falta de conocimientos de la Ley de Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

¿Cómo afecta a los peatones y sociedad en general la negligencia e irresponsabilidad de los conductores infractores en su estabilidad económica?

¿De qué manera se puede disminuir el alto índice de contravenciones provocadas por los conductores en las vías?

## **4. DELIMITACION DEL PROBLEMA**

Esta investigación tendrá como fin la recolección de información sobre el tema de tesis ya manifestado la cual se llevara a cabo en la Ciudad de Babahoyo, analizando los casos encontrados en la ciudad dirigida a personas con amplio conocimientos en el tema como son los jueces tránsito, abogados en libre ejercicio y ciudadanía en general.

**Temporalidad:** noviembre del 2011 a abril del 2012.

## **5. OBJETIVOS:**

### **5.1 OBJETIVO GENERAL**

- Establecer Cómo debemos llegar a reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en las contravenciones graves de primera clase, considerando que la pena y sanción son muy leves.

### **5.2 Objetivos Específicos:**

- Determinar si la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial influye en los conductores de vehículos a la comisión de contravenciones de tránsito.
- Establecer cómo afecta la falta de conocimientos en materia de tránsito a los conductores de vehículos.
- Brindar conocimientos sobre las contravenciones de tránsito, socializarla y validarla en el entorno de los conductores de vehículos en la ciudad de Babahoyo.

## **6. JUSTIFICACION**

Esta investigación pretende demostrar la inconformidad que existe por no haber severidad en la multa y sanción de las contravenciones graves de primera clase, ya que por cometer estas contravenciones acarrear consigo unas mas graves, es por eso que hay que poner fin a estas para evitar ser sancionados con unas de mayor magnitud.

La investigación procurara reunir gran información para disipar dudas de que son muchas las causas que llevan al conductor a irrespetar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Al realizar la reforma de las multas y sanciones del Art. 142 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial lograremos reducir el alto índice de las contravenciones de tránsito puesto que la gravedad de la sanción será más grave para los que cometan algún ilícito en las vías.

Esta reforma ayudará a proteger la seguridad vial de la sociedad en general.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS**

Fueron aprobadas por la Asamblea las reformas a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, que incluyen la participación de los gobiernos locales en esta importantísima área.

Luego de una serie de acusaciones entre asambleístas de la oposición y el oficialismo, que tuvieron que ver con supuestos arreglos con los gremios del transporte para suavizar las reformas a la Ley de Tránsito, éstas se aprobaron en segundo debate, esperándose el pronunciamiento del Ejecutivo al respecto. El debate de estas reformas se dio en los últimos días al calor de las trágicas consecuencias de la evidente permisividad que existe en el país respecto al control del estado de los vehículos, la capacitación profesional de los conductores, y en general las sanciones por delitos y contravenciones que se contempla en materia de tránsito y transporte.

La ciudadanía sufre las consecuencias de estas falencias, que sin exageración vuelven a las carreteras y más vías del país en verdaderas “pistas de la muerte”, donde la irresponsabilidad se une a la falta de control del estado de las unidades. Todo ello, se dice, pretende corregirse con las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que involucra a los gobiernos seccionales en las tareas de regulación y control de tan importantes áreas. Es positivo que los gobiernos locales sin excepción pasen a ser copartícipes de los procesos de control y planificación del tránsito y el transporte en sus respectivas jurisdicciones, por supuesto contando siempre en ello con el aporte de la Policía y los organismos nacionales encargados de organizar el sistema de transporte y tránsito. Sin embargo, es evidente que estas

reformas no van a surtir efectos “mágicos”, por así decirlo, de la noche a la mañana, pues ante todo hay que organizar los servicios de tránsito en las jurisdicciones municipales y provinciales, capacitar eficazmente al personal que laborará en ellos, dotar de oficinas, implementos, etc. todo lo cual supone fuertes erogaciones económicas a favor de una mayor seguridad vial.

Si, supuestamente, el Gobierno y el oficialismo en la Asamblea han cedido a determinadas presiones de los gremios transportistas, ello se verá en la práctica. La ciudadanía espera que la irresponsabilidad y la impunidad se corten finalmente en cuanto a la frecuencia de accidentes en las vías, que a diario enlutan a familias ecuatorianas.

## **2. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL**

### **2.1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA**

#### **2.1.1 INFRACCIONES DE TRÁNSITO**

##### **2.1.1.1 DEFINICIÓN**

Para referirnos al concepto de infracciones de tránsito, en primer término conozcamos que debemos entender por infracción de manera general; al respecto el tratadista Guillermo Cabanellas considera: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”.<sup>1</sup>

(Cabanellas, 1998, Pág. 205).

Esta definición del tratadista nos habla en definitiva que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos.

---

<sup>1</sup> CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 1.998, pág. 205.

En nuestro país encontramos la definición de infracción penal en el Código Sustantivo Penal.

El Código Penal en el Libro Primero, Título II, capítulo 1, en el artículo 10 dispone: "Son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales..." Esta definición es incompleta y esencialmente doctrinaria por cuanto no se indica a quien se dirige los actos imputables, ya que son las personas sujetos de imputación de una infracción, debe constar entonces o añadirse que dichos actos imputables son típicos, antijurídicos y culpables; y, en todo caso sometidos a una sanción.

Los actos a los cuales se refiere el Código Penal no se los debe tomar como acción positiva, sino como determinación voluntaria que puede tener presencia física o material, o que puede significar omisión. La Ley se refiere a actos jurídicos y no a hechos, concretando el concepto a los cambios del mundo exterior, producidos por el hombre única y exclusivamente, porque los hechos se producen por la naturaleza.

Imputar, es atribuir a una persona que tiene capacidad y conocimiento la comisión de un delito, es asignarle el ilícito a su haber moral.

La infracción fue primero un atentado contra la divinidad, luego contra el príncipe, y por último contra la sociedad, es el quebrantamiento de una Ley o tratado, de una norma moral; lógica o doctrinal, que es la denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta.

En materia de tránsito la definición de infracción que trae la Ley de Tránsito es más completa por cuanto se refiere a actos u omisiones; el artículo 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone:

Art.-106.- "Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no

queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

De conformidad con la definición de la Ley el bien jurídico tutelado en materia de tránsito es la integridad anatómica y fisiológica de la persona, y la seguridad vial.

Nuestra legislación determina que la materia de tránsito es parte del Derecho Penal, es por eso que para referirnos a una infracción de tránsito se debe decir que estamos frente a una infracción penal de tránsito, es más para sustanciar un juicio en lo que a delitos de tránsito se refiere, no existe en la Ley de la materia un procedimiento propio a seguir y tenemos que recurrir al Código de Procedimiento Penal, como norma supletoria, atento a la disposición general vigésima primera de la L.O.T.T.T.S.V. que dispone que en todo lo que no se encuentre previsto en la presente ley, se aplicarán como normas supletorias las disposiciones del Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de procedimiento Civil.

#### **2.1.1.2 CLASIFICACIÓN**

El artículo 107 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone:” Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones”.

Esta clasificación es tomada del Código Penal, que igualmente clasifica a la infracción penal en delitos y contravenciones.

#### **2.1.1.3 DELITOS**

Los delitos de tránsito están tipificados en la Ley de la materia desde el artículo 126 hasta el artículo 137, inclusive.

Dentro de este articulado existe una gran variedad de delitos que pueden ser cometidos por conductores de vehículos o por peatones que hacen uso de las vías, y su conducta ilegal,

o el acto jurídico imputable se verifica por acción u omisión del actor.

De acuerdo al sistema oral en el cual se ventilan los procesos judiciales en todas las materias, según la Constitución de la República del Ecuador es necesario determinar y conocer en donde se ubica y como se desarrolla la acción penal de tránsito en lo atinente a los delitos, al efecto nos remitimos a la norma supletoria, el Código Adjetivo Penal. El artículo 32 del C.P.P. reformado dispone: "La acción penal es de dos clases: Pública y privada".<sup>2</sup>

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial, y el ejercicio corresponde exclusivamente al Fiscal; así lo dispone el artículo 108, inciso segundo de la Ley Orgánica de de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; sin embargo con las reformas al C.P.P. debería suprimirse en la Ley de Tránsito la frase "de instancia oficial", para estar acorde con las reformas; personalmente considero que esta clasificación de la acción penal es más precisa. El doctor Jorge E. Alvarado considera que es delito de Tránsito:

Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo.<sup>3</sup> (Alvarado, 2005, Pág. 98)

La doctrina nos enseña que los delitos de tránsito se producen por tres factores principales: factor humano, factor mecánico y factor vial.

---

<sup>2</sup> Código de Procedimiento Penal. Registro Oficial Nro. 555. 24 de marzo 2.009. Quito-Ecuador.

<sup>3</sup> ALVARADO, Jorge E. "Manual de Tránsito y Transporte Terrestre", Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 98.



#### **2.1.1.4 FACTOR HUMANO**

Es el factor que más provoca infracciones de tránsito, por cuanto el conductor no toma las medidas de seguridad necesarias, tendientes a evitar un accidente de tránsito, como por ejemplo estar siempre atento en la conducción y manejar a la defensiva; actuar con responsabilidad frente al volante, no distraerse nunca; conducir con las dos manos en el volante; guardar la distancia reglamentaria frente a la presencia de otro vehículo; no rebasar en curva; no conducir a exceso de velocidad, es decir no superar los límites de velocidad determinados en las señales de tránsito dispuestas a lo largo de las vías; estas son obligaciones y responsabilidades de los conductores, de acuerdo al artículo 240 del Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial que dispone que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos. Jesús Gómez Toapanta considera que: "El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos"<sup>4</sup> (Gómez, 2005, pág. 11); aspecto con el que concuerdo en razón que el conductor de un vehículo incide en la seguridad de acuerdo a su forma de actuar ante las diversas situaciones del tránsito; a manera de ejemplo cito algunos delitos que contempla la Ley de Tránsito y que se producen por el factor humano.

1.- Quien conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez y ocasione un accidente de tránsito del que resulte muerta uno a más personas. Artículo 126 de la Ley de Tránsito vigente.

Este delito es el único que la Ley sanciona con pena de reclusión de ocho a doce años, en tal virtud no admite caución a favor del conductor a fin de recobrar su libertad y defenderse

---

<sup>4</sup> GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, "Aprender a Conducir" 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 11.

en forma libre, conforme lo dispone el artículo 175, numeral primero del C.P.P. reformado, norma supletoria en materia de tránsito que en lo pertinente dispone:

Art. 175.- "Prohibiciones.-No se admitirá caución en los siguientes casos:

En los delitos sancionados con pena máxima privativa de la libertad superior a cinco años"

Sin embargo existen dos casos muy famosos en nuestro país en los cuales los señores Jueces de la Corte de Guayaquil si concedieron caución a favor de los presuntos infractores; el primero se dio con la Ley de Tránsito de 1996, el sonado caso Carminiani, en el cual el señor Presidente de la Corte Superior de Justicia de Guayaquil, doctor Miguel Félix López, el 11 de julio año 2.007, resuelve un recurso de amparo de libertad en el cual acepta que el imputado por conducir un vehículo en estado de embriaguez y ocasionar la muerte a una persona obtenga su libertad, previa la fijación de una caución por parte del Juez Décimo Octavo de lo Penal del Guayas, con sede en Durán; respetamos este criterio pero no lo compartimos; y, el segundo es el caso del señor Luis Bolaños, jugador de fútbol del club deportivo El Barcelona de la ciudad de Guayaquil, en donde el Presidente de la Corte Provincial del Guayas en providencia ordenó igualmente al Juez de Tránsito de esta ciudad que fije caución a favor de dicho ciudadano infractor, pero no se ejecutó, afortunadamente luego fue revocada ante la alarma de la ciudadanía y las múltiples quejas de los Colegios de Abogados y protestas de varios Juristas de nuestro país, tomando en cuenta que la actual Ley de Tránsito es de carácter orgánico, ya no tiene el carácter de especial, como ocurría en la Ley de 1.996

El argumento jurídico para admitir caución se sustentó erróneamente en lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley de Tránsito de 1.996; y, en lo dispuesto en el artículo 155 de la actual Ley; cuya redacción por cierto en el inciso primero de

las dos normas legales citadas es igual, y que textualmente dispone: "Los delitos de tránsito admiten caución. Estas pueden ser personales o reales. Su forma y requisitos se regirán por lo dispuesto en el Código Civil y en el Código de Procedimiento Penal."

Cabe comentar al respecto que las disposiciones legales deben leerse y aplicarse en todo su contenido, no atendiendo una parte de los artículos, como en los casos enunciados en los cuales los señores Jueces de Tránsito que avocaron conocimiento de dichas causas, única y exclusivamente se quedaron en la primera parte de los artículos, esto es: Los delitos de tránsito admiten caución; y no tomaron en cuenta las condiciones y requisitos que debe cumplirse para tal efecto y que se encuentran expresamente señaladas en el Código de Procedimiento Penal, que los delitos reprimidos con reclusión, actualmente los sancionados con pena máxima privativa de la libertad superior a cinco años, no admiten caución, .

2.- Quien conduzca un vehículo con negligencia, con impericia, con imprudencia o con exceso de velocidad y produzca la muerte de una o más personas. Artículo 127 de la Ley de Tránsito vigente.

3.- Quien conduzca un vehículo en cualquiera de las circunstancias determinadas en el artículo 127 de la Ley de Tránsito y ocasione accidente de tránsito cuyo resultado sea lesiones a una o más personas. Artículo 137 de la Ley de tránsito vigente.

#### **2.1.1.5 FACTOR MÁQUINA**

Otro factor que hace que se produzcan infracciones de tránsito en las vías públicas es el factor máquina o vehículo, es decir cuando existe desperfecto mecánico en el automotor que se conduce; por lo tanto todo conductor es responsable de mantener el vehículo con todos los niveles de seguridad y garantizar el mantenimiento adecuado de todos los elementos capaces de evitar dentro de lo posible que se produzcan

accidentes; o en el caso de suscitarse, sus consecuencias no sean graves.

Cito el único caso de delito de tránsito que contempla nuestra ley de la materia por este factor.

Quien conduzca un automotor, con conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo y ocasionare un accidente de tránsito del que resulten la muerte o lesiones una o más personas. Artículo 127 literal e), en relación con el artículo 137 de la Ley Orgánica de Tránsito.

#### **2.1.1.6 FACTOR VÍA**

Las vías públicas por las cuales circulan los conductores a nivel nacional no gozan de buena calidad, lo que hace que exista una gran cantidad de accidentes de tránsito por falta de mantenimiento y de señalización adecuada. Las vías públicas urbanas y rurales son elementos esenciales del sistema de tráfico.

La Ley de Tránsito sanciona a las personas que permiten accidentes de tránsito por este factor.

El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasionen un accidente de tránsito del que resulten muertas o con lesiones graves una o más personas. Artículo 128 de la Ley de Tránsito vigente.

#### **2.1.1.7 CONTRAVENCIONES**

Este tipo de infracciones de tránsito se analiza pormenorizadamente más adelante.

#### **2.1.2 INFRACCIONES CULPOSAS**

##### **2.1.2.1 ASPECTOS GENERALES**

El tratadista Guillermo Cabanellas manifiesta que la infracción culposa, Es la acción, y según algunos también la,

omisión, en que concurre culpa (imprudencia, negligencia) y que está penado por la Ley. El autor, aún obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otros.<sup>5</sup> (Cabanellas, 1998, Pág. 124)

Esta definición es muy clara y engloba todos los aspectos o requisitos que confluyen en la comisión de un ilícito culposo por parte del agente que lo provoca, sin que exista la intención siquiera de causar algún daño, pero que sin embargo se desarrolla por falta de cuidado, precaución, que deriva en negligencia e imprudencia y que el actor es sujeto de reproche del Estado por la conducta irregular realizada, que está prevista y prohibida por la Ley.

La importancia del fenómeno de la circulación de vehículos automotores hace que la comunidad humana en general analice, discuta, sugiera y comente los problemas inherentes a esta órbita. El tránsito terrestre automotor ha aportado grandes beneficios para el desarrollo del Estado, pero a la vez ha sido fuente de daño a las personas y a la propiedad, ya sea por la deficiente construcción y mantenimiento de las vías, o por falta de renovación en forma oportuna de los vehículos que lleva largo tiempo siendo utilizados; y, principalmente por culpa de los conductores que con frecuencia incurren en actos de imprudencia, negligencia, e impericia, o en la violación de las leyes, reglamentos, órdenes o disciplina relacionada con la circulación.

Efectivamente los usuarios de las vías públicas no se limitan con su conducta irregular a consumir los ilícitos de tránsito sancionados por la Ley, sino que con frecuencia y por causa de comportamientos culposos, ocasionan accidentes de tránsito que siegan la vida o afectan gravemente la integridad física de las personas.

Todos los ecuatorianos debemos estar conscientes del alcance de la L.O.T.T.T.S.V. y conocer que existe el lugar

---

<sup>5</sup> CABANELLAS, Guillermo. Obra citada, Pág. 124.

apropiado en la distribución geográfica de nuestra Patria, de nuestra Provincia, de nuestro Cantón, de nuestra Parroquia, para circular conduciendo un vehículo sea a motor, de tracción humana o de manera especial para que los peatones circulemos con absoluta libertad, sobre espacios que los conocemos de forma común como carreteras, calzada, espacios verdes, veredas, caminos, etc., identificando perfectamente aquellas zonas de seguridad peatonal; y todos conductores y peatones tenemos que ajustarnos, sin excepción de ninguna naturaleza, partiendo de la premisa que la Ley es general y por lo tanto debe ser acogida por todos los ecuatorianos de manera obligatoria

En el ámbito legal el artículo 14, inciso final del C.P. dispone:

Art. 14.- "Elementos de conciencia y voluntad en infracciones dolosas y culposas.- La infracción es dolosa o culposa.

La infracción es culposa cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de la Ley, reglamento u órdenes".

La norma jurídica penal citada está plenamente adecuada a la materia de tránsito y respecto a la infracción culposa nuestra Ley de Tránsito se refiere a los delitos y contravenciones en los mismos términos, es decir que se verifican por las culpas de culpa señaladas.

El tratadista Efraín Torres Chávez, expresa que, "en el delito culposo no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional".<sup>6</sup> (Torres, 1998, Pág. 46).

---

<sup>6</sup> TORRES CHÁVEZ Efraín, "Breves Comentarios al Código Penal", Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, Año 1988. Pág. 46.

El artículo 108, inciso primero de la L.O.T.T.T.S.V. dispone que las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios por parte de los responsables de la infracción.

Tanto los delitos como las contravenciones de tránsito son de carácter culposos, ya que en ningún momento el conductor de un vehículo sale a la calle con el fin de atropellar a una persona o de impactarse con otro automotor, lo que sucede es que los conductores no toman las medidas de seguridad necesarias tendientes a evitar este tipo de infracciones, no son lo suficientemente responsables cuando se encuentran frente a un volante; y por lo general conducen los vehículos a exceso de velocidad, sin los cinturones de seguridad, hablan por el celular mientras conducen, y una serie de aspectos negativos que hacen que se ocasionen una gran cantidad de infracciones en la ciudad de Babahoyo y en todo el país en general.

Sin embargo existen algunos tratadistas que manifiestan que el conducir un vehículo en estado de embriaguez no debe ser considerado como infracción culposa, sino dolosa, en razón que estas personas sabiendo que se encuentran en dicho estado conducen los automotores, y tienen pleno conocimiento del peligro que esto significa, pero que pese a ello deciden conducir con las consecuencias conocidas y que en muchas ocasiones son fatales para el propio conductor o para seres inocentes que son víctimas de estos irresponsables del volante, a quienes les ocasionan la muerte o les provocan lesiones que les marcan toda su vida.

La doctora Beatriz Romero Flores sostiene que, los requisitos de la conducta culposa son los siguientes:

- 1.- Una acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual.
- 2.- Un elemento subjetivo consistente en el desprecio a las racionales consecuencias nocivas de la acción u omisión, siempre previsibles, prevenibles y evitables, y que distinguen

la culpa consciente de la culpa inconsciente según que el peligro que entraña la conducta hayan sido efectivamente previsible o hubiere debido serlo.

3.- El elemento normativo, constituido por la infracción del deber objetivo de cuidado que se integra no solo por la respuesta exigible al hombre consciente y prudente, sino también por las reglas que impone la experiencia común, gran parte de las cuales forman parte de las normas reglamentarias que rigen la vida de la sociedad y en cuyo escrupuloso cumplimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro, hallándose en la violación de tales principios o normas sociales o legales, la raíz del elemento de la anti juridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes.

4.- La causación de un daño.

5.-La relación de causalidad entre la acción u omisión descuidado e inobservante de las mencionadas normas, y el daño sobrevenido.<sup>7</sup> (Romero, 2001, Pág. 274)

En síntesis la infracción culposa supone un resultado lesivo y previsible y un vacío de mayor o menor envergadura, en el respeto y observancia del deber de cuidado que el ordenamiento legal y reglas que impone la convivencia de las personas que forman el grupo humano exigen cuando se desarrolla una actividad peligrosa susceptible de ocasionar daños a los demás.

La experiencia ha determinado que la actividad de conducir un vehículo es sumamente peligrosa, si no se ejerce con toda precaución, atención y observancia de las reglas que la prudencia y el ordenamiento legal exigen. Esta experiencia común, esa normativa legal y la propia vida en sociedad hacen que hasta el más iletrado de los miembros de la comunidad sea consciente del riesgo que tal actividad supone. Esta

---

<sup>7</sup> ROMERO FLORES, Beatriz, "La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes", Murcia, España, año 2.001, Página 274.



incuestionable realidad es la que impone al conductor de un vehículo la insoslayable exigencia de cuidado como el más elemental y primario de los deberes que deben observar quien, por el mero hecho de la conducción está generando un grave peligro.

### **2.1.2.2 EL DOLO**

Cuando se trata de estudiar al dolo, surge dificultad al no encontrar unidad de criterios, tanto por la variedad de escuelas, de teorías en que se ha tratado de cimentar, como por la ubicación que se le da al dolo en la estructuración de sus elementos; ya como parte del tipo subjetivo, como lo estudian los finalistas, o como especie de la culpabilidad o elemento del juicio de reproche que es la ubicación que le da la escuela causalista o tradicional.

El tratadista Alfonso Zambrano Pasquel, respecto al dolo lo considera, "es el conocimiento de los elementos objetivos del tipo, y la voluntad de concreción, o al menos la aceptación de que se produzca el resultado como consecuencia de la actividad voluntaria".<sup>8</sup> (Zambrano, 1998, Pág. 58)

El dolo entonces es la intención positiva de irrogar daño; es la voluntad de ejecutar un acto jurídico por acción u omisión, que la Ley contempla como delito, con la previsión del resultado querido que se deriva de la propia acción y de la intención de producirlo.

Este elemento subjetivo surge cuando una representación mental ha impreso en la voluntad aquella actitud especial que le hace converger a la obtención de un fin determinado, o sea cuando se convierte en intención; este fin inmediato es el evento que integra el delito.

Por todo lo expuesto se colige que el dolo no es aplicable a las infracciones de tránsito; los conductores de vehículos no

---

<sup>8</sup> ZAMBRANO PASQUEL, Alfonso, "Manual de Derecho Penal", Editorial Edino, Segunda Edición, año 1.998. Quito-Ecuador, Pág. 58.

circulan por la vía pública con el fin de cometer un ilícito; en el supuesto no consentido este acto jurídico sale de la materia de tránsito e ingresa al campo penal.

### **2.1.2.3 LA CULPA**

En términos generales la culpa representa la voluntad de la sola acción u omisión con la cual el agente ocasiona un evento de daño o de peligro, sin querer o tener intención de producirlo.

En la culpa se habla de conducta voluntaria no porque todo el proceso psíquico esté colmado del momento volitivo, sino porque en la culpa hay ausencia de intención criminosa.

La culpa en materia de tránsito representa la conducta de una persona que no es cuidadosa, y que por lo tanto no cumple con las obligaciones que le impone la Ley de Tránsito. El doctor Efraín Torres Chávez considera,

Las infracciones de tránsito, son típicamente culposas. La doctrina universal las ha puesto como ejemplos más completos y perfectos de lo que debe entenderse por delitos culposos, en donde no hay ni la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño o dolor causados por conductas que pudieren ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presentes.<sup>9</sup> (Torres, 1979, Pág. 63)

A manera de ejemplo citamos a un individuo que conduce un vehículo a exceso de velocidad, produce un accidente de tránsito del que resulta la muerte de una persona; el sujeto tiene pleno conocimiento de los límites de velocidad que debe respetar en la ciudad o en carretera, sin embargo conduce a exceso de velocidad y al producir un accidente de tránsito debe ser juzgado por un delito culposo, por su imprudencia, así lo

---

<sup>9</sup> TORRES CHÁVEZ, Efraín, "Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas", 1.979, Quito-Ecuador, Pág. 63.

dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El artículo 106 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone:

Art. 106.-"Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito"

Nuestra legislación en materia de tránsito recoge entonces cuatro formas de culpa fundamentales, las cuales conllevan a la comisión de infracciones de tránsito por parte de los sujetos participantes; generalmente en la práctica los involucrados son los conductores de vehículos y en muy pocas ocasiones los peatones, a saber: Negligencia, Imprudencia, Impericia e Inobservancia de la Ley, Reglamento y más disposiciones de tránsito; siendo las tres primeras las más importantes, sin descartar obviamente aquellos actos de desobediencia que en muchos casos son reiterados, y que provienen de personas con renombre, que gozan de poder y dinero, que piensan que no puede hacerse nada contra ellos, pero no olvidemos que la Ley es para todos y no tiene excepciones de ninguna naturaleza; y a los Jueces de Tránsito no les debe temblar la mano para sancionar y juzgar a los infractores, sea quien sea y venga de donde venga, solo así lograremos cambiar este país y la conducta inadecuada de los conductores y peatones.

#### **2.1.2.4 NEGLIGENCIA**

Este es uno de los factores de mayor importancia entre los que pueden dar nacimiento a la culpa, principalmente en lo concerniente a la circulación vial; para comprender mejor dicho concepto ubiquemos lo contrario o antónimo, vale decir la diligencia, a la cual tiene que someterse todos los usuarios de las vías públicas.

El problema del tránsito o tráfico vehicular, que ya es de carácter nacional impone en la actualidad que las personas adopten un comportamiento en extremo diligente que no entrañe peligro ni mucho menos daño para sí mismo ni para los demás, debiendo actuar con cautela y mayor atención para sortear con éxito todos los inconvenientes propios de la circulación.

La atención de los usuarios de las vías públicas constituye un requisito indispensable para participar con fortuna en los movimientos del tráfico en cualquier de sus fases y con cualquier medio de locomoción, su falta es causa concurrente de grandes accidentes de tránsito.

La negligencia corresponde a una omisión, o a la inobservancia de los deberes que le incumben a cada uno frente a una situación determinada. Ejemplo: Es negligente el comportamiento del conductor que no presta atención a las señales de tránsito, a los peatones, a la marcha de otros vehículos; o si se olvida de accionar el freno de mano al parar el vehículo en la pendiente de una vía, etc.

El tratadista Guillermo Cabanellas considera:

Negligencia, omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, defecto de atención, olvido de órdenes o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor.<sup>10</sup> (Cabanellas, 1998, Pág. 532).

Gran cantidad de infracciones de tránsito se ocasionan por negligencia, este fenómeno que viene a ser sinónimo de irresponsabilidad es quizá una de las principales causas que ocasiona especialmente accidentes de tránsito; los actores no toman las precauciones necesarias en las vías, existe falta de

---

<sup>10</sup> CABANELLAS, Guillermo, Obra citada, Tomo V, pág. 532.

atención en la circulación y en la conducción; se presume que todo vehículo debe ser guiado por un conductor idóneo en razón de su edad y de sus condiciones físicas y mentales, con gran sentido de responsabilidad y sobre todo con capacidad; en tal virtud todo conductor de vehículo está en la obligación de cerciorarse de las buenas condiciones y funcionamiento del automotor, a él le corresponde verificar detenidamente el estado de la vía, su condición climática, a fin de brindar protección para sí mismo y para quienes depende de él; y, de cuidar sus propias condiciones personales, auto examinar su salud, su condición emocional; por cuanto el chofer es el único responsable de la conducción del vehículo y de las consecuencias que se deriven del mismo. Solo así diremos que el conductor está en óptimas condiciones para conducir un automotor.

La negligencia de los conductores desaparecerá entonces, cuando éstos realicen chequeos permanentes de los vehículos y tengan suma atención en las vías por las cuales circulan, lo que les obliga a ser verdaderos profesionales del volante, y no como ahora que tienen esta denominación solo de membrete, las estadísticas de accidentes de tránsito respaldan esta verdad.

#### **2.1.2.5 IMPRUDENCIA**

La culpa, puede asumir también el aspecto de la imprudencia, que en la mayoría de casos es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa. Guillermo Cabanellas considera:

Imprudencia.- Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa. Manifestación que descubre o revela algo que convenía reservar o que provoca algún mal ante la reacción ajena. En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se

originan consecuencias tipificadas en la ley penal en determinadas cosas, por no haber precedido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños.<sup>11</sup> (Cabanellas, 1998, Pág. 354)

Toda conducta humana que aparece como desafío de la adversidad en la realización de una actividad cotidiana se enmarca dentro de la imprudencia, por cuanto esta conducta arrastra riesgos innecesarios o prescinde de adoptar las medidas de seguridad necesarias para impedirlos o minorarlos; el imprudente siempre está expuesto al peligro.

El tratadista Carlos Olano Valderrama respecto a la imprudencia dice, "es aquella actitud psíquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo".<sup>12</sup> (Olano, 2003, Pág. 57)

Para comprender mejor vamos a citar algunos ejemplos de imprudencia en materia de tránsito: a) Conducir un vehículo en estado de embriaguez y causar accidente de tránsito, por cuanto hay que estar consciente de que no se puede conducir en esas condiciones; b) Conducir un automotor a exceso de velocidad y provoque un accidente, irrespetando de esta forma los límites de velocidad que están debidamente establecidos y señalados en la vía y que son de conocimiento del conductor; c) Conducir un vehículo y causar accidente de tránsito a sabiendas que el conductor está cansado, con sueño, o en malas condiciones físicas; por estar frente al volante varias horas, por conducir en horas de la noche; d) Si un motociclista, para demostrar un absoluto dominio de la máquina, la impulsa hacia un grupo de amigos con la intención de asustarlos, y de frenar cuando se halle a muy corta distancia de ellos, es indudable que dicho motociclista no debe hacer tal cosa, porque si de pronto le falla los frenos y mata o hiere a uno de sus amigos debe responder del ilícito culposo a causa de su

---

<sup>11</sup> CABANELLAS, Guillermo. Obra citada. Tomo IV, Página 354.

<sup>12</sup> OLANO VALDERRAMA, Carlos. "Tratado Técnico- Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines". Editorial ABC, sexta Edición. Año 2.003. Bogotá-Colombia. Pág. 57.

imprudencia; e) El peatón que atraviesa la vía mientras avanza por esta un vehículo; f) El avanzar en un automotor sin guardar la distancia mínima de seguridad de otro que le antecede; y, f) Abandonar o soltar el volante mientras el conductor enciende un cigarrillo. Estos ejemplos son típicos de manifiesta imprudencia.

Existe entonces la obligación de los conductores especialmente, de prever las posibles causas de accidentes, ya que en la imprudencia se anida frecuentemente el riesgo por el hecho de que, fallando la intuición de las circunstancias objetivas, empuja la conducta humana más allá de los límites de la normalidad y de lo previsto.

En resumen consideramos que la imprudencia en materia de tránsito es la falta de ponderación, y la excesiva confianza de un conductor o peatón en una situación que genera evidente peligro y que puede producir un accidente de tránsito.

Las Escuelas de Capacitación para la conducción de vehículos deben ser sobre todo organismos técnicos en donde se resalte de manera extraordinaria el reconocimiento del ser humano, quien merece el respeto de todos quienes lo rodean, y esta debe ser la norma que se inculque al ciudadano que adquiere la profesión de chofer profesional, para que luego éstos presten un servicio eficiente a la colectividad y particularmente a las personas que son sus únicos clientes; por lo que basta de imprudencias o de improvisaciones.

El Doctor Bolívar Gallegos efectúa un análisis interesante sobre los dos tipos de culpa referidos, al considerar que:

En correspondencia con tal clasificación nosotros creemos que en casi todos los supuestos es más culpable el imprudente que el negligente aunque se considere a dichos conceptos como cuasi-sinónimos<sup>13</sup> (Gallegos, 2009, Pág. 25).

---

<sup>13</sup> GALLEGOS GALLEGOS, Simón Bolívar, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, Impresores HEAN, Quito –Ecuador, 2.009, Pág. 25.

### **2.1.2.6 IMPERICIA**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sanciona drásticamente a la persona que ha tomado la conducción de un vehículo sin estar legalmente habilitado ni autorizado para hacerlo, esto tiene su razón de ser por cuanto todo conductor profesional o no profesional tiene que estar técnica y legalmente preparado y autorizado para conducir un vehículo a motor, facultad que solo le concede la credencial de conductor, documento que le otorga la posibilidad de ser perito en la conducción de vehículos, y para desempeñarla debe estar acreditado con la correspondiente certificación conferida por una Institución u Organismo legalmente acreditado; actualmente son competentes Automóvil Club del Ecuador, ANETA; Sistema Ecuatoriano de Capacitación, SECAP y las escuelas de conducción de los Sindicatos de Choferes Profesionales del Ecuador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley de Tránsito vigente que textualmente dispone: “La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola el SECAP”.

La impericia hoy en día en nuestro medio junto al estado de embriaguez del conductor es quizá una de las causas más sobresalientes para la comisión de una infracción de tránsito; no se respeta la categoría ni la facultad que concede una licencia para conducir determinados vehículos de acuerdo a su capacidad y fin; y por ello los agentes encargados del control de tránsito deben ser enérgicos en la revisión prolija de los documentos de conducción.

El tratadista Jorge E. Alvarado, respecto a la impericia considera:



Es el desconocimiento total de la conducción de un vehículo a motor, de tracción humana o tracción animal, no reconocido por institución alguna como elemento profesional. Impericia es la incapacidad técnica.<sup>14</sup> (Alvarado, 2005, Pág. 55).

Guillermo Cabanellas sostiene.

Impericia, falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a uno en una profesión arte u oficio. Torpeza. Inexperiencia. La impericia integra una de las formas de la culpa, junto con la imprudencia y negligencia.<sup>15</sup> (Cabanellas, 1998, Pág. 412).

Es evidente que una persona experta en el manejo de un vehículo sigue todas las reglas necesarias para afrontar con éxito las diversas situaciones que pueden presentarse, ejecutando maniobras adecuadas que la técnica y la experiencia aconsejan, lo que se conoce comúnmente como manejo a la defensiva que tiene que ponerse en práctica cuando el caso lo amerite, a fin de que el uso del vehículo no resulte peligroso para la seguridad de la circulación; solo si el conductor demuestra que posee la preparación requerida para conducir y que tiene habilidad técnica o profesional.

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

El artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone: "Serán sancionados con prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más

---

<sup>14</sup> ALVARADO, Jorge E, Obra citada, Pág. 55.

<sup>15</sup> CABANELLAS, Guillermo, Obra citada, Tomo IV, Página 412.

personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias”, y en el literal b) cita la impericia.

Esta disposición legal se refiere a la sanción que reciben los conductores profesionales o no profesionales que cometan un delito de tránsito con impericia, es decir sin haber obtenido legalmente su licencia de conducir, las penas son muy duras y ante ello los conductores deben tomar conciencia y no conducir un automotor sin que hayan realizados la capacitación necesaria que les permita optar por esta actividad sin ningún obstáculo; es más el artículo 133 de la Ley de la materia dispone que al infractor se le impondrá el máximo de la pena, si ocasiona un accidente de tránsito sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor.

En cuanto a las contravenciones de tránsito que se cometen por impericia tenemos el artículo 142, literal c) de la L.O.T.T.S.V. que dispone. “Incurren en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del 30 % de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir, quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir”

La impericia juega un papel muy importante en las infracciones de tránsito y las estadísticas demuestran que un treinta por ciento de los delitos y de las contravenciones ocurren por esta circunstancia, para efectos de juzgamiento se presume la impericia del conductor, cuando no haya obtenido su licencia de conducir.

La Ley de Tránsito no exige que el conductor de un vehículo tenga una elevada habilidad, sino el mínimo que se exige a una persona que ha obtenido su licencia, y sobre todo que actúe con máxima diligencia y prudencia. En la circulación local e interprovincial se observa cada día un mayor número de conductores que frecuentemente revelan su inexperiencia y falta de pericia en situaciones que ofrecen alguna dificultad.

La impericia en definitiva es la falta de habilidad o capacidad técnica para el ejercicio de una actividad, en el tema de estudio, de la conducción de un vehículo a motor. Ejemplo: Un conductor que estando autorizado para manejar vehículos livianos, maneja vehículos pesados como tráileres y produce un accidente de tránsito, es obvio que la infracción ocurrió por desconocimiento y falta de práctica, y debe responder ante la justicia por su impericia, por falta de cultura en materia de tránsito

### **2.1.2.7 INOBSERVANCIA DE LA LEY Y REGLAMENTO**

El derecho es un conjunto de normas, que regula el comportamiento de un ciudadano con la finalidad de vivir en la sociedad; y como parte de este ordenamiento jurídico, en materia de tránsito se han creado varias disposiciones, reglamentos, cuyo objetivo es la organización, la planificación, y control de tránsito, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal, la contaminación ambiental, y obviamente el irrespeto a estas normas está tipificado como infracción de tránsito.

La inobservancia es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola específicas reglas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes; en nuestro medio los agentes de control de tránsito; cabe recordar que la actual Ley concede amplia facultad para que los agentes de policía citen a aquellos conductores que no obedezcan sus órdenes. El artículo 142 literal a) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: "Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del 30% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de seis puntos en el registro de su licencia de conducir, el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito o que no respete las señales manuales de dichos agentes."

La inobservancia es la falta de obediencia en las leyes o a sus reglamentos, es incumplimiento, omisión de proceder conforme a lo preceptuado.

En toda infracción de tránsito es necesario comprobar si efectivamente ha habido inobservancia del mandato impuesto por la autoridad, y si existe relación causal entre la inobservancia y el evento; ejemplo: Un conductor a las diez de la noche corre en su vehículo a una velocidad elevada que supera los límites legales determinados en la vía y sin embargo de ello se da cuenta que un peatón está atravesando la vía, no se detiene en tiempo oportuno y lo atropella; es evidente que si el conductor circulaba a una velocidad moderada conforme lo dispone el Reglamento General de Aplicación a la Ley de Tránsito, el accidente de tránsito no hubiera ocurrido, de manera que por violar la norma sobre la velocidad incurre en culpa y responderá ante la justicia por delito de tránsito.

Todos debemos mantener una disciplina adecuada en el tránsito vehicular y peatonal, con responsabilidades compartidas.

### **2.1.3 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO**

Las contravenciones de tránsito constan en la Ley Orgánica de Tránsito en el Libro Tercero, Título III, Capítulo V, recordemos que la nueva Ley tiene cinco libros distribuidos de la siguiente manera:

Libro Primero, relativo a la Organización del sector;

Libro Segundo, del transporte terrestre automotor,

Libro Tercero, del tránsito y la seguridad vial;

Libro Cuarto, de la prevención, y,

Libro Quinto, del aseguramiento.

### **2.1.3.1 DEFINICIÓN**

La Ley de Tránsito no contiene en sus disposiciones legales la definición de contravención, simplemente se limita a clasificar las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones.

Sin embargo desde tiempos muy lejanos varios juristas se han preocupado por establecer una clara diferencia entre delito y contravención, y le han dado a esta ciertas denominaciones que no están exentos de jocosidad y exactitud, tales como: delito enano, cenicienta del derecho Penal, reato de los hombres de bien; apelativos con los cuales suele designar la figura jurídica de la contravención.

El tratadista Guillermo Cabanellas 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.<sup>16</sup> (Cabanellas, 1998, Pág. 360)

Las contravenciones de tránsito de acuerdo a nuestra Ley de Tránsito se producen al igual que los delitos por negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la Ley, reglamento y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito y a las señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones; la diferencia principal radica en su modalidad y grado, lo cual a su vez determina diversas clases de sanciones; a excepción del acto jurídico de conducir un

---

<sup>16</sup> CABANELLAS, Guillermo, Obra citada, Tomo II, Pág. 360.

vehículo en estado de embriaguez que se sanciona con tres días de prisión, todas las contravenciones de tránsito se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, y con trabajo comunitario; mientras que todos los delitos de tránsito se sancionan con prisión, multa y reducción de puntos; de tal suerte que entre delitos y contravenciones de tránsito no existe diferencia cualitativa sino únicamente cuantitativa, además se debe considerar que actos jurídicos que hoy son contravenciones, mañana se considerarán delitos.

Al constituir una violación a la Ley, las contravenciones de tránsito tienen suma importancia en nuestra sociedad, cabe resaltar que los extranjeros tienen los mismos derechos y obligaciones que los ciudadanos ecuatorianos, en tal virtud las sanciones que se imponga serán las mismas; sin que se pretenda alegar la falta de conocimiento, es de derecho que el desconocimiento de la ley, no exime a persona alguna, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 13 del Código Civil que dispone: "La Ley obliga a todos los habitantes de la República, con inclusión de los extranjeros; y su ignorancia no excusa a persona alguna"; con la única particularidad que a los ciudadanos extranjeros no se puede sancionar con la reducción de puntos en su licencia de conducir en razón que ellos tienen su propio "pase" (licencia de manejo) que les permite circular en la frontera, ya que el sistema de reducción de puntos es aplicable únicamente para las licencias de conducir expedidas en nuestro país por las Jefaturas, Sub-jefaturas de Tránsito y la Comisión de Tránsito del Guayas; y, las que expidan las Comisiones de Tránsito del país; siendo este un vacío legal que no permite aplicar la norma en igualdad de condiciones a todos los contraventores y de manera general a los infractores.

Los agentes de tránsito, encargados del control de la circulación al citar a los autores de una contravención, lo único que pretenden es evitar que se cometan se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, y con trabajo comunitario; mientras que

todos los delitos de tránsito se sancionan con prisión, multa y reducción de puntos; de tal suerte que entre delitos y contravenciones de tránsito no existe diferencia cualitativa sino únicamente cuantitativa, además se debe considerar que actos jurídicos que hoy son contravenciones, mañana se considerarán delitos.

Las contravenciones de tránsito son en otras palabras 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.

### **2.1.3.2 CARACTERÍSTICAS**

Por su naturaleza las contravenciones de tránsito tienen sus propias características, tanto en la comisión cuanto en su juzgamiento, mismas que a continuación analizamos:

**2.1.3.3 FLAGRANCIA.-** Las contravenciones de tránsito son infracciones flagrantes, en razón que al agente de tránsito actúa inmediatamente de la comisión de las mismas, siendo requisito sine-quantum que al vigilante observe directamente la violación a la Ley Orgánica de Tránsito por parte del contraventor, para en forma inmediata entregarle a éste la boleta de citación correspondiente por el acto jurídico en la cual incurrió.

En atención a la flagrancia el artículo 162 del Código de Procedimiento Penal dispone: "Es delito flagrante el que se comete en presencia de una o más personas o cuando se lo descubre inmediatamente después de su comisión...".

En las contravenciones de tránsito perfectamente se puede aplicar esta disposición legal en la parte pertinente, toda vez que el acto, la falta cometida está a la vista de todos, especialmente del agente de policía que toma procedimiento del caso.

**2.1.3.4 COMPETENCIA.-** El artículo 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone:

“Las contravenciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito o por los Jueces determinados en la presente Ley”

El Consejo de la Judicatura, Organismo que tiene a su cargo la organización de la administración de justicia hasta la presente fecha no ha designado a los Jueces de Contravenciones conforme lo dispone la Ley de Tránsito, y ha solucionado parcialmente este inconveniente al otorgar competencia para conocer y juzgar este tipo de infracciones a los propios Jueces de Tránsito del País, y a los Jueces Penales en los Cantones en los cuales no existen Jueces de Tránsito mediante una resolución dictada por el pleno del llamado Consejo Nacional de la Judicatura de fecha 12 de agosto del año 2.008, firmado por el doctor Gustavo Donoso Mena, en su calidad de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de la Judicatura, en la cual dispone que los Jueces de Tránsito actúen como Jueces de Contravenciones.

La falta de Jueces de Contravenciones de tránsito ha ocasionado que se sature el trabajo en los despachos de tránsito y se corre el riesgo que estas dependencias colapsen por la gran cantidad de contravenciones que ingresan a diario; la Ley Orgánica de Tránsito dispone que los Jueces competentes resolverán sumariamente cada uno de los casos 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.

Las contravenciones de tránsito ingresan de manera directa al Juzgado de Tránsito; el agente elabora el parte policial y lo remite a este Despacho, sin que en el caso intervenga el señor Fiscal; por excepción al existir lesiones y daños materiales el señor Fiscal realiza las diligencias periciales para determinar si el hecho constituye delito o contravención, para según seguir



conociendo el caso o inhibirse del mismo ante el Juez de Tránsito.

**2.1.3.5 IMPUGNACIÓN.-** Las contravenciones de tránsito tienen una sola instancia, ante el juez de tránsito, no son susceptibles de recurso de apelación, así lo dispone el inciso final del artículo 178 de la Ley de Tránsito vigente al decir que: “La sentencia dictada por el Juez no será susceptible de recurso alguno; y, obligatoriamente notificada a los organismos de tránsito correspondientes de la jurisdicción”.

Muchos estudiosos del derecho manifiestan que todo proceso penal tiene dos instancias, es decir que la sentencia de un Juez debe ser revisada por otro Juez de instancia superior, a fin de que no se cometan irregularidades por parte del juzgador, para que no haya abusos o exceso de poder; sin embargo de ello en nuestro país se ha tomado de otra manera esta norma jurídica, en el sentido de que esta sola instancia impide que las causas se dilaten o propaguen, ya que el trámite para juzgar las contravenciones de tránsito tiene carácter sumario y prescriben en treinta días, conforme al artículo 617 del Código Sustantivo Penal que textualmente dispone. “La acción de policía prescribe en treinta días, y la pena en noventa, contados ambos términos desde el día en que se cometió la infracción, o desde la fecha en que la sentencia condenatoria quedó ejecutoriada, respectivamente”.

Desde el 8 de octubre del año 2.008, fecha en la cual las boletas de citación a contraventores de tránsito empezó a circular en todo el país y los agentes de control del tránsito realizaron sus primeras citaciones, hasta la presente fecha observamos que los juzgados de Tránsito del Ecuador están a punto de colapsar por la gran cantidad de contravenciones que se registran y por la falta de designación de los Jueces de Contravenciones de Tránsito por el Consejo de la Judicatura; según lo dispuesto en el artículo 115 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, lo que significa atender a los usuarios de la justicia todo el tiempo, esa es la

obligación de todos los Jueces de Tránsito y Jueces de lo Penal del país.

**2.1.3.6 PREVENCIÓN.-** 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; esa es la razón de existir de las contravenciones de tránsito.

El agente de control del tránsito al solicitar los documentos de conducción de vehículos, está previniendo un posible accidente a aquellas personas que no poseen su licencia de conducir; al revisar las condiciones de funcionamiento de un automotor, no está fastidiando al conductor y los ocupantes sino previniendo un posible accidente de tránsito; al impedirle conducir un vehículo a una persona que ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, no lo hace para impedirle llegar a su casa o a su trabajo, aunque en esas condiciones no puede ir muy lejos, sino está previniéndole un accidente de tránsito que puede degenerar en lesiones, daños materiales e inclusive la muerte del conductor, de sus acompañantes y de los usuarios de las vías; y así podemos citar una gran cantidad de ejemplos que ilustran la importancia que tienen las contravenciones de tránsito y que los conductores y peatones estamos obligados a observar y respetar a fin de evitar accidentes de tránsito. Recordemos que la Ley de Tránsito vigente contempla un capítulo relativo a la prevención de las infracciones, y que consta en el Libro Cuarto, título 1, desde el artículo 181 al 184.

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”

Las contravenciones de tránsito permiten a todos los usuarios de las vías 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.

#### **2.1.4 CLASIFICACIÓN**

El artículo 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Las contravenciones de Tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase”.

La Ley de Tránsito nos manifiesta esta clasificación novedosa, con la cual no estamos de acuerdo totalmente, no sé si el asambleísta se basó en estudios previos de la realidad nacional en la cual nos desenvolvemos cotidianamente sobre materia de tránsito, o simplemente trató de adaptar normas jurídicas de otros países que tienen esta clasificación de las contravenciones de tránsito; concretamente en lo atinente a contravenciones graves de primera clase discrepo por cuanto exclusivamente a la sanción y multa establecida ya que son demasiado leves.

El **SISTEMA DE REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES**, ha generado varias reacciones de los implicados en el quehacer del transporte público y privado, generalmente negativas de este sector, por cuanto consideran que los treinta puntos que se asigna a las licencias de conducir es muy poco, que se debe diferenciar entre transporte público y privado, otorgando a los primeros una mayor cantidad de puntos en la licencia al trabajar más tiempo en sus unidades de transporte; y también ha generado reacciones positivas por

parte de un gran sector de la ciudadanía, quienes arguyen que ya es hora de frenar las irregularidades e irresponsabilidades de los conductores del transporte público principalmente, quienes se creen dueños de la vías y abusan permanentemente de los usuarios de este tipo de servicio.

El artículo 97 de la Ley de Tránsito vigente al cual nos referimos dispone: "Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y Reglamento respectivo.

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, según la siguiente tabla:

### **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"

#### **2.1.4.1 CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE**

El artículo 139 de la Ley de Tránsito vigente dispone: "Incurrir en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1.5 puntos en su licencia de conducir...".

La nueva Ley Orgánica de tránsito contempla 18 tipos de contravenciones de primera clase.

a).- El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referentes a la emisión de ruidos.

La norma legal pretende eliminar el exceso y el abuso de la bocina por parte de ciertos conductores que la utilizan hasta para saludar a los amigos o para llamar la atención de la ciudadanía por los lujosos carros que conducen; esta realidad se observa de manera exagerada en la ciudad de Babahoyo los días viernes desde las quince horas hasta las veinte horas en la calle Bolívar, lugar de concentración de los jóvenes, sin que la policía haga absolutamente nada al respecto, es más considero que esta contravención se comete con la complicidad de la policía por falta de control en este sector.

Resulta tan conveniente y tan fácil a la vez usar las señales acústicas o sonoras de los vehículos únicamente cuando sea estrictamente necesario, para evitar accidentes de tránsito y por motivos de emergencia.

El tratadista Carlos Julio Balseca, sobre esta contravención considera.

En nuestras ciudades periodiqueros, políticos, publicistas utilizan los parlantes en forma inapropiada y provocan ruidos espantosos, los mismos que son causas de alteraciones

psíquicas y físicas de los mismos conductores y de la ciudadanía.<sup>17</sup> (Balseca, 2006, Pág. 105)

b).- Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Este caso suele darse generalmente al adquirir vehículos nuevos, los conductores se descuidan, no matriculan el automotor y no obtienen las placas de identificación correspondiente, que les permite circular por las vías del país sin ningún inconveniente, en la ciudad de Babahoyo es común ver circular vehículos nuevos sin placas, dada la facilidad de pago para su adquisición; también ocurre que las placas se pierden o se deterioran, ante ello cabe denunciar inmediatamente este hecho y obtener el duplicado con el mismo número de identificación en las Comisiones de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del país.

c).- El conductor de transporte público de servicio masivo de personas, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.

Existe una gran variedad de transporte público, ya sea de buses urbano (popular o ejecutivo), servicio interprovincial, taxis, furgonetas, camionetas, etc., unidades que deben estar plenamente identificadas en el servicio que prestan a los usuarios.

El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional. Artículo 65 de la nueva Ley de Tránsito.

d).- La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente.

---

<sup>17</sup> BALSECA, Carlos julio, Obra citada, Pág. 105.

La Constitución de la República del Ecuador se refiere a las personas con capacidad diferente en el artículo 47 al disponer: "El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para personas con discapacidad y su integración social".

Si bien están plenamente reconocidas y deben ser consideradas por la ciudadanía, no es menos cierto que también son sujetos de contravenir la Ley de Tránsito, siendo obligatorio identificar esta característica en el vehículo que conduce para evitar sanciones, conforme lo prevé el artículo 20, inciso segundo de la Ley Sobre Discapacidades que dispone: "los vehículos ortopédicos para uso personal de las personas con discapacidad deberán llevar en un lugar visible el símbolo internacional de acceso con la leyenda "VEHÍCULO ORTOPÉDICO".<sup>18</sup> El distintivo o símbolo acreditará el derecho a franquicias de libre tránsito y estacionamiento en todo el territorio nacional, de acuerdo a lo que establezca las ordenanzas y disposiciones de la Dirección Nacional de Tránsito Escasos son los automotores que circulan en la ciudad de Babahoyo con esta identificación.

e).- El conductor de transporte público de servicio colectivo y/o masivo, que permita el ingreso de personas para realizar actividades de comercio, oferta o prestación de servicios, o solicitar contribuciones.

Esta contravención causó muchos comentarios a nivel nacional, por cuanto se estaba privando del derecho al trabajo a un sinnúmero de personas que diariamente ejercían esta actividad, lo cual ocasionó algunos problemas al Presidente de la República, ya que un Secretario de Estado dijo públicamente que no era prohibida esta actividad pese a constar en la Ley y pidió a la policía que se abstengan de citar y a los Jueces que no sancionen; por lo que en la ciudad de Babahoyo sin

---

<sup>18</sup> " Ley Sobre Discapacidades, Registro Oficial Nro. 996, de fecha 10 de agosto de 1.992.

perjuicio de juzgar esta conducta no llegó ningún caso al respecto porque la policía tenía expresa orden de no citar a los conductores que permitan el comercio en las unidades de transporte público; posteriormente y ante esta contradicción, y con el argumento de garantizar el derecho al trabajo, la Asamblea Nacional derogó este literal.<sup>19</sup>

f).- El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.

El objetivo de esta norma legal es evitar accidentes de tránsito que puede terminar en lesiones y posiblemente en la muerte de las personas que realizan estos actos, con el afán de trasladarse en un vehículo de un lugar a otro a toda costa, actitud que no debe ser permitida por el conductor, ya que es el único responsable.

g).- El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros en tratándose de transporte público interprovincial o internacional.

Desde la salida del terminal terrestre, los conductores de vehículos de servicio público tienen la obligación de presentar la lista de pasajeros al agente de control del tránsito para que verifique y selle; y a lo largo de su recorrido presentarla en los controles de policía al ser requerida por la Autoridad. Generalmente en nuestro medio existe incumplimiento.

h).- El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con el Reglamento.

Todo ciudadano conductor de un vehículo debe mantener una distancia prudencial con respecto al que le antecede, a fin de poder detenerse sin ninguna complicación en caso de cualquier emergencia; el artículo 162 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley de Orgánica de Tránsito dispone que los conductores deben mantener una distancia prudencial de

---

<sup>19</sup> Registro Oficial Nro. 503, de fecha 9 de enero del 2.009.



tres metros con respecto al vehículo que le antecede, esto en áreas urbanas; y, en áreas rurales se tomará en cuenta la velocidad, estado del vehículo, topografía de la vía, entre otros factores.

No es común que los conductores acaten esta disposición legal, es más creo que no la conocen siquiera porque en las vías conducen como quieren y de acuerdo a la urgencia que tengan.

i).- El conductor que llevare animales domésticos en los asientos delanteros.

Las mascotas, llámese perros y gatos son considerados verdaderos miembros de la familia por parte de varios conductores, a tal punto que los llevan a pasear en los vehículos a donde ellos vayan, y permitir que estén en los asientos delanteros puede ser fatal, por cuanto el conductor desatiende la conducción, se entretiene y puede perder el control del vehículo, ocasionado accidente de tránsito.

j).- Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad.

“La finalidad del cinturón de seguridad es de retener y proteger el cuerpo del conductor y ocupantes en caso de detención brusca, vuelco o impacto frontal debido a una colisión”, así lo señala Jesús Gómez, asesor técnico de ANETA.<sup>20</sup>

El cinturón de seguridad puede salvar muchas vidas, por eso es necesario que los conductores de vehículos siempre lo lleven puesto y debidamente enganchado en el dispositivo de seguridad, suele suceder en la práctica que a la mayoría de conductores profesionales y no profesionales no les gusta usarlo, será porque nunca han tenido un accidente de tránsito, y lo único que hacen es colocarlo por encima del hombro cuando miran a un policía o se acercan a un control de policía.

---

<sup>20</sup> GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, Obra CITADA, Pág. 26.

Este tipo de contravención de tránsito en la ciudad de Babahoyo es una de los más frecuentes y gran cantidad de conductores han sido sancionados por su incumplimiento, espero que el conductor sancionado haya reflexionado no por la multa impuesta y los puntos que se reducen a su licencia de conducir sino por lo vital que resulta conducir un vehículo puesto el cinturón de seguridad en todo momento.

k).- El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta a los pasajeros sobre la prohibición de arrojar a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente, o no pongan a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de los mismos.

De acuerdo a la vigente Ley de Tránsito el transporte terrestre es de tres clases: Público, comercial y por cuenta propia. Artículo 51.

Transporte público.- Es aquel que puede prestar el Estado o lo otorga mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas, comprende servicio de buses urbanos, buses intraprovinciales e interprovinciales, carga pesada, entre otros.

Transporte comercial.- Aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, con el correspondiente permiso de operación, comprende al transporte escolar, taxis, carga liviana, mixto, turístico, entre otros.

Transporte por cuenta propia.- Satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito comercial exclusivo de las personas naturales o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. No se incluye en esta clase el servicio particular, familiar o personal.

La tipificación de esta contravención es muy acertada por parte del assembleísta, ya que pretende mantener las vías y las

ciudades limpias, al mejor estilo anglosajón y europeo, por una parte; y, por otra no contaminar el medio ambiente.

La norma legal le sugiere al conductor de vehículo de servicio público y comercial que advierta a los pasajeros sobre la prohibición de arrojar basura a la vía pública, o pena de ser sancionado si algún usuario lo hace y el agente de control de tránsito mira este hecho; y además le obliga a colocar en su unidad recipientes para que depositar la basura. Pocos son los conductores de servicio público y comercial que han dado cumplimiento a este requerimiento; sin embargo no hay citación o parte policial por violación a esta norma.

l).- Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.

Para efectos del cumplimiento de la Ley de Tránsito, se consideran peatones a las personas que transitan a pié por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con capacidades especiales que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros. Art. 344 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito, en relación con el artículo 265 Ibídem.

El procedimiento para los peatones en el artículo 268 dispone:” En el cometimiento de contravenciones de tránsito por parte de las personas en general, y que no presentaren algún documento de identificación, el agente de tránsito o policía, acompañará al infractor para verificar por cualquier medio su identidad, para luego proceder a la suscripción y entrega de la citación correspondiente. Se exceptúa de este procedimiento a los menores de edad”. Este tipo de contravención es muy común en nuestro medio por falta de cultura de circulación vial de los peatones, al ser costumbre de todos transitar por la calzada; es necesario capacitar inmediatamente. Su sanción es pecuniaria.

m).- Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente.

Anteriormente ya analizamos este aspecto al referirnos al transporte público, pero ahora la norma hace relación a las personas que conducen sus vehículos particulares, así como también a todos sus acompañantes, a quienes les está prohibido arrojar basura en la vía pública.

n).- Quien ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas,

Toda persona que ejerza el comercio en las veredas y demás zonas de seguridad de los peatones, en la calzada será sancionada pecuniariamente, por cuanto su actividad puede provocar accidentes de tránsito, al ocupar sitios prohibidos por la ley.

o).- Los ciclistas y motociclistas que circulen por sitios en los cuales no esté permitida su circulación.

p).- El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contados a partir de la fecha del respectivo contrato.

Esta contravención se verifica al momento de matricular los vehículos en las dependencias de tránsito; el agente de policía previamente a matricular el automotor al encontrar esta irregularidad cita al contraventor con la boleta pertinente, y una vez que sea juzgado por el Juez de Tránsito, cancele la multa impuesta en sentencia, continúa con el trámite para la obtención de su matrícula.

q).- Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los condujeran sin las debidas precauciones.

r).- Los patones que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre.

Dentro de los deberes de los peatones el artículo 266, numeral 1 del Reglamento para la Aplicación de la Ley

Orgánica de Tránsito se dispone que deben ceder el paso, despejar la calzada y permanecer en los refugios o zonas peatonales en el momento en que vehículos de bomberos, ambulancia, policiales que se encuentren en servicio hagan uso de sus señales audibles y luminosas; estos vehículos que se dirigen en forma rápida a fin de atender los requerimientos de la ciudadanía, es lógico que los peatones den vía libre para su circulación, lo contrario es sancionado por la falta de colaboración y obediencia.

s).- El propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.

Los vehículos son diseñados de tal manera que cada objeto cumple una función específica, el alterar su ubicación o colocar luces, faros, neblineros fuera de lo normal degenera en contravención de tránsito. El artículo 186 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito dispone: "Los faros neblineros deberán colocarse en el guarda choque delantero en un número no mayor de dos...".

La mayoría de contravenciones de primera clase que se analizaron, varias de ellas jamás han sido objeto de citación por parte de los agentes de control de tránsito y por lo tanto no llegan a conocimiento de los Jueces de Tránsito, constituyen letra muerta.

#### **2.1.4.2 CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE**

El artículo 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: "Incurrir en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir" Se citan a continuación 22 tipos de contravenciones leves de segunda clase.

a).- El conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la Presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.

Uno de los objetivos primordiales de la actual Ley de Tránsito es la reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor. Artículo 88, literal h).

El Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito en el artículo 327 dispone que ningún vehículo que circule en el país podrá emanar o arrojar gases de combustión que exceda el 60% de acuerdo a una escala establecida; para efecto de medición los agentes de tránsito deben utilizar dispositivos técnicos, aspecto que en la práctica es irrealizable, sabemos que la policía de tránsito no cuenta con tecnología y el personal idóneo que le permita cumplir a cabalidad su función.

b).- Quien no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble circulación.

Es obligación de los conductores circular siempre por su derecha, salvo los casos de excepción señalados en el presente Reglamento o cuando los agentes de tránsito así lo indiquen, acorde a lo dispuesto en el artículo 272 del Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito; Si no lo hace está en riesgo el conductor de provocar un accidente de tránsito. La inobservancia y desobediencia de esta norma ocasiona y seguirá ocasionado muchos accidentes de tránsito en las vías. Carril derecho para circular y carril izquierdo para rebasar, no deben olvidar los conductores.

c).- El conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.

d).- El conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios y un extintor de

incendios, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Muchos conductores cumplen con esta disposición, pero no saben cómo utilizar estos objetos que sirven para salvar vidas en caso de un accidente de tránsito, ese es el objetivo de su requerimiento, pero no está por demás sugerir a las Comisiones de Tránsito del país que dicten charlas de primeros auxilios, igual lo pueden hacer los hombres de la casaca roja, el Benemérito Cuerpo de Bomberos.

e).- Quien estacione un vehículo en sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas o vías de circulación peatonal.

Los conductores deben estacionar sus vehículos en todas las vías donde no esté prohibido por las señales respectivas.

Esta contravención es la más común en la ciudad de Babahoyo y los responsables de la misma han sido juzgados en forma ejemplar; es lamentable decirlo pero existe una gran cantidad de vehículos estacionados en las aceras; en las rampas de circulación de personas con capacidad diferente; en sitios en donde existe la señal de tránsito "No estacionar"; en las paradas de buses, en las paradas de taxis, etc.

Cabe señalar que estacionar un vehículo por un tiempo mayor a cinco minutos en un sitio que esté prohibido por la Ley, constituye abandono del vehículo y los agentes de tránsito en estricto cumplimiento de sus funciones y de la Ley de Tránsito y su Reglamento están llevando estos automotores a los patios de retención vehicular de la Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial, en aplicación de los artículos 177 y 189 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los reclamos no se han hecho esperar por parte de los involucrados, quienes califican a los gendarmes de abusivos; sin darse cuenta que su acción es correcta; esperamos que en un corto plazo los conductores estacionen adecuada y correctamente sus vehículos en sitios destinados para el efecto y se eviten contratiempos, a la vez que colaboran con la buena circulación vehicular y tránsito peatonal.

f).- Quien obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible el vehículo que conduce.

La falta de cuidado y de atención en la actividad que realiza una persona constituye negligencia; y el conductor que maneja un vehículo a motor sin percatarse que está sin gasolina es un negligente, por lo que es sancionado como contraventor al obstaculizar el tránsito vehicular. Todo conductor debe revisar detenidamente su vehículo antes de usarlo.

g).- El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin el correspondiente dispositivo de retención infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento.

Es evidente que los niños merecen extrema seguridad en su traslado de un lugar a otro en un vehículo a motor, por la fragilidad y desatención de ellos.

h).- Quien conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada.

La primera parte de la disposición legal se refiere al olvido de la licencia de conducir al cual todos estamos inmersos algún momento, por salir rápido de casa o por una llamada urgente, etc.; y pese a que si la hemos obtenido en las dependencias de tránsito no la portamos al conducir nuestro vehículo; y, la segunda parte se refiere al descuido por parte del conductor de un vehículo a motor que permitió que su licencia de manejo caduque sin darse cuenta. Las licencias de conducir tienen una vigencia de cinco años desde su expedición, de conformidad



con lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento de la Ley Orgánica de Tránsito; los conductores pueden canjear su licencia 15 días antes o 15 días después de la fecha de caducidad, y durante este tiempo para efecto de comisión de contravenciones no se considerará como licencia caducada, acorde a lo dispuesto en el artículo 126 del citado Reglamento.

i).- El conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas, o similares.

Por seguridad propia y de los demás es evidente que todo conductor debe detenerse en estos sitios para evitar accidentes de tránsito, no hacerlo es poner en riesgo la vida.

j).- Quien conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción establecida en el presente artículo, se retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.

Las sirenas o balizas son utilizadas específicamente por el personal policial, ambulancias, cuerpo de bomberos, las mismas que deben ser utilizadas adecuadamente y cuando el caso amerite, pero lamentamos que varios policías utilizan estos dispositivos hasta para adelantar a otro vehículo; y, por excepción son utilizadas por los particulares que hayan obtenido autorización del organismo de tránsito. Ocurre que quien viola esta norma realiza un mal uso de la sirena o baliza, provoca ruido y predispone a los ciudadanos a estar alerta y genera cierto nerviosismo innecesario por la irresponsabilidad de algunos conductores.

k).- El conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en el reglamento.

A la mayoría, por no decir a todos los conductores de vehículos les ha ocurrido un imprevisto en carretera, un daño

en su automotor; ante esta realidad lo correcto es colocar los triángulos de seguridad en la vía para evitar accidentes de tránsito, en la forma como lo determina el artículo 179 del Reglamento de la Ley Orgánica de tránsito que dispone: “Cuando por cualquier daño un vehículo se quedare inmovilizado, los conductores tomarán medidas de prevención, en áreas rurales colocarán los triángulos de seguridad en la parte delantera y posterior, a una distancia del vehículo entre 50 y 150 metros, y en áreas urbanas entre 7 y 10 metros”.

Es de vital importancia portar los triángulos de seguridad para ser debidamente utilizados en caso de emergencia.

l).- Quien conduzca un vehículo con vidrios con películas polarizan tés sin el permiso correspondiente.

El agente de control del tránsito debe tener una buena observación o visibilidad con referencia al conductor del vehículo para ver si cumple o incumple las normas de tránsito, pero si el automotor posee vidrios polarizados como comúnmente se conoce va a impedir su labor policial y el correcto cumplimiento de su trabajo; no podrá por ejemplo observar si el conductor hace uso del cinturón de seguridad, si está utilizando el teléfono celular, si está ingiriendo licor, etc.

Esta contravención está justificada plenamente, e inclusive elimina ciertos privilegios a aquellos conductores que hacen gala de flamantes carros y escapan al control de los gendarmes; sin embargo está permitido circular con vidrios polarizados a aquellos conductores que hayan obtenido el permiso o autorización pertinente de las autoridades de tránsito, que generalmente se conceden a ciertos funcionarios gubernamentales como el señor Presidente de la República, sus Ministros de Estado, Gobernadores Provinciales, por su seguridad.

m).- El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Es una contravención moderna y acorde a nuestra realidad, en la Ley de Tránsito de 1.996 no se contemplaba, pues la tecnología de los teléfonos celulares aún no llegaba al Ecuador; en este sentido deben manejarse todas las Leyes de la República, reformándolas cada que existan cambios evidentes en la sociedad, más que imitar o copiar de otras legislaciones. La nueva Ley de Tránsito tipifica y sanciona el uso inadecuado del celular mientras conduce un automotor; nos referimos a que el conductor siempre debe tomar el volante con sus dos manos para una conducción segura, si con la mano derecha toma el volante y con la mano izquierda toma el celular, está haciendo un mal uso de este aparato tecnológico, es permitido hablar por el teléfono celular y conducir mientras se haga uso del dispositivo homologado de manos libres, el cual funciona como los audífonos y permite que no se suelte el volante momentáneamente, hacerlo significa poner en riesgo su seguridad y la de los demás. Existen conductores osados que prefieren poner en riesgo su vida antes que perder unos segundos de su tiempo, y otros lo hacen a propósito como presumiendo sus objetos y su habilidad en la conducción, son aquellos que provocan accidentes de tránsito.

Como recomendación a los conductores que no porten el dispositivo homologado de manos libres para utilizar, es fácil estacionar o detener temporalmente el automotor en sitios adecuados y atender serenamente sus llamadas o revisar mensajes; debemos tomar conciencia cada día de nuestras acciones frente a un volante.

n).- El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales.

La norma pretende frenar el abuso de los conductores de los buses urbanos, inter-cantonaes e interprovinciales quienes en ocasiones cobran el valor total del pasaje a los usuarios considerados preferenciales como adultos mayores,

estudiantes y personas con capacidad diferente, que por su calidad tiene descuentos especiales.

Los estudiantes poseen su carnet estudiantil, que les hace merecedores de grandes beneficios sociales y económicos, al asistir a espectáculos públicos, pagar un pasaje especial en los buses, al asistir a las bibliotecas, etc., son conquistas de los estudiantes que deben ser respetadas por la ciudadanía y especialmente por los conductores de los buses, quienes indebidamente y en varias ocasiones no detienen sus unidades para subir a los estudiantes argumentando que se ven perjudicados en sus ingresos, por cuanto pagan la mitad del pasaje.

El Gobierno del economista Rafael Correa ha creado a nivel nacional los Consejos Cantonales de la Niñez y Adolescencia que pretende difundir los derechos que tienen los niños y adolescentes en el país, para que todos los respetemos, partiendo desde nuestros hogares y avanzando hacia la sociedad, derechos que se encuentran consagrados en la Constitución de la República y en el Código de la Niñez y Adolescencia.

En cuanto a los adultos mayores, la Constitución de la República en el artículo 36 dispone que considere personas adultas mayores aquellas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad

Respetar las tarifas fijadas por la Ley refleja por parte de los conductores de transporte público de servicio masivo tomar conciencia de aquellos grupos de personas a quienes la Constitución de la República mantiene un trato preferencial, y que por circunstancias de la vida están en esas condiciones.

o).- El conductor que dejare en el interior del vehículo a niños solos o sin supervisión de un adulto.

Todo es posible con los niños, su desconocimiento, ingenuidad e inocencia los lleva a cometer acciones

inesperadas; si dejamos a un niño en el interior de un vehículo es posible que manipule el sistema de funcionamiento del automotor y este empiece a rodar, generando un accidente de tránsito. La imprudencia de los padres o conductores se refleja en la conducta de los hijos.

p).- El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas.

A fin de prevenir accidentes de tránsito se obliga a los conductores a encender las luces de los vehículos que conducen en horas de la noche, jornada nocturna que comprende desde las dieciocho horas hasta las seis de la mañana del siguiente día, de esta manera se visualiza mejor a todos y cada uno de los vehículos que circulan por las vías; en igual forma en los túneles es obvio que por la oscuridad que existe deben prender las luces para mirar y ser vistos por los demás conductores a fin de evitar accidentes.

Sin perjuicio de la norma jurídica citada es conveniente encender las luces también cuando las condiciones atmosféricas lo exijan, por ejemplo cuando exista presencia de neblina, lluvia, etc.

q).- El conductor de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.

Todos los usuarios del transporte público y comercial merecen respeto, hacen uso de este servicio por no tener un vehículo propio en el cual trasladarse, o por diferentes razones, y por lo tanto los conductores deben guardar respeto y consideración, ya que de estas personas viven y llevan el sustento diario a sus hogares; sin embargo es común escuchar a ciertos conductores que se dirigen a los usuarios de los buses urbanos especialmente, de manera grosera, atrevida y prepotente llegando inclusive hasta el maltrato; esta actitud debe cambiar, los dirigentes de las cooperativas de transporte público deben dar charlas, cursos de relaciones humanas a sus

socios y a los conductores, esta mala imagen de los llamados profesionales del volante se debe desterrar para siempre.

r).- El conductor que genere ruido, por uso excesivo del pito, escapes, u otros sonoros.

Será sancionado aquel conductor que abuse del pito. Este instrumento sonoro debe ser utilizado solo cuando sea necesario, de esta manera contribuimos a eliminar los ruidos en la ciudad especialmente, lugar donde transitan muchos peatones y con esta inconducta provocamos enfermedades de orden auditivo y el estrés.

s).- Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.

t).- Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general que presten sus servicios en la vía pública.

Existen comerciantes que no respetan la vía pública y hacen suyos los lugares destinados para uso de los peatones o de los vehículos, inclusive para diversión general, nos referimos a quienes por razones de trabajo utilizan las veredas para promocionar y vender sus productos; utilizan parte de la vía pública para exhibir y comercializar sus vehículos generando caos y congestión total en la ciudadanía; no nos oponemos a esta actividad pero deben hacerlo respetando el derecho ajeno y utilizando los espacios privados que les pertenece, esta norma legal es muy interesante y apropiada que nos obliga a ser ordenados y respetar a los demás.

u).- Los propietarios de vehículos de servidos público o privado que instalen en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor.

La tecnología permite darse lujos que la humanidad jamás esperó, pero que ahora están fácilmente a su alcance; instalar equipos electrónicos de video o televisión en el interior del vehículo es uno de ellos, pero esta comodidad es para los usuarios, para que tengan un viaje cómodo y entretenido, más no para el conductor, ya que en cualquier momento se distrae y puede ocasionar accidentes de tránsito; en tal virtud si los propietarios de los vehículos instalan equipo de video o televisión deben hacerlo en un lugar idóneo, que no perturben al conductor.

La norma legal sanciona única y exclusivamente con multa pecuniaria a los conductores de motocicletas, ciclistas y peatones, de conformidad con lo establecido en el presente artículo.

v).- El controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios;

En la ciudad de Babahoyo y creo que en todo el Ecuador se observa tanto a ayudantes y a controladores de las unidades de transporte público que utilizan un lenguaje fuerte, atrevido, grosero y descomedido con los usuarios que día a día utilizan este medio de transporte y que les permite llevar a ellos el pan de cada día a sus hogares; bienvenida esta disposición legal para frenar de alguna manera la conducta equivocada de estas personas que dependen de la ciudadanía. Pero en la práctica se torna muy difícil de cumplir, se lograría el éxito si un señor policía viajara en cada una de estas unidades de transporte público, lo cual es imposible por falta de personal; nos queda únicamente exigir que en una u otra parada de bus estén presentes los gendarmes, quienes además deben presenciar las ofensas o el maltrato del cual fue objeto tal o cual pasajero o usuario.

Este tipo de contravención se sanciona con multa únicamente.

### **2.1.4.3 CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE**

Art 141.- Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

Las contravenciones de tránsito dispuestas en este artículo son 25 y tienen tres sanciones:

1.- Multa equivalente al cincuenta por ciento de una remuneración básica unificada del trabajador en general.

2.- Veinte horas de trabajo comunitario.- Para este tipo de contravenciones se establece cumplir trabajo comunitario, no sé por qué razón el asambleísta dispuso esta sanción única y exclusivamente para contraventores leves de tercera clase y no para aquellos que incurren en contravenciones graves. El artículo 235, inciso segundo del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito dispone: "El trabajo comunitario se cumplirá prestando servicios como: actividades, tareas especiales inherentes al tránsito sin remuneración o beneficio alguno, en instituciones públicas o privadas situadas en lo posible en el sector en donde se domicilia la persona sancionada". El autor de una contravención de tránsito puede solicitar a la autoridad un plan de días y horas dentro de las cuales cumplirá la pena impuesta, y el trabajo comunitario en todo momento será controlado por los agentes de tránsito.

3.- Reducción de 4.5 puntos en la licencia de conducir.- El asambleísta tomó precaución de ir subiendo poco a poco la cantidad de puntos que pierde el contraventor, por la gravedad de la contravención.

a).- Los conductores que, al descender por una pendiente, apaguen el motor de sus vehículos.



No es tan común esta conducta por parte de los conductores, pero algún momento ocurre y creo que lo hacen por ahorrar combustible, y ponen en riesgo su seguridad.

b).- Quien conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida temporal o definitivamente.

Cuando un conductor participa de un accidente de tránsito y ha sido objeto de sanción por parte del Juez de Tránsito, en la sentencia correspondiente se ordena la suspensión de la licencia por un tiempo determinado o si el caso es grave se ordena la suspensión definitiva de la licencia de conducir. El conductor tiene pleno conocimiento, pero a pesar de ello conduce un vehículo en franca violación a la Ley de Tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, suspende la licencia en varios casos, cito a manera de ejemplo los siguientes:

1.- Suspensión definitiva, cuando el conductor se halle en estado de embriaguez y ocasione la muerte de una o más personas. Artículo 126.

2.- Suspensión definitiva, cuando el conductor utilice un vehículo para la comisión de un delito penal.

3.- Suspensión de tres a cinco años cuando el conductor actúe con negligencia, imprudencia, impericia, exceso de velocidad, inobservancia de la Ley y el Reglamento y ocasione la muerte de una o más personas. Artículo. 127.

4.- Suspensión de uno a tres años cuando el accidente de tránsito se produjo por cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor. Artículo 129.

c).- El que condujere un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.

Lamentablemente los conductores no observan las señales de tránsito colocadas en las vías públicas y al ser citados argumentan que no conocían o que la señalización no es clara. La violación a la norma se da cuando el conductor guía su vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, existiendo clara y visiblemente la señal reglamentaria que indica "UNA VÍA", con la flecha que indica la dirección a seguir.

Dada la peligrosidad del hecho, ya que se corre el riesgo de ocasionar un accidente de tránsito con fatales consecuencias, esta contravención debió ser ubicada por el assembleísta dentro de las contravenciones graves.

d).- Quien transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley, o sin observar los requisitos exigidos en los respectivos reglamentos.

Los conductores de vehículos destinados al transporte de carga, no podrán circular si la carga sobresale 1.2 a 2 metros de la parte anterior o posterior, está obligado a colocar banderolas de color roja en el extremos de la carga durante el día, y luces de color amarillo durante la noche, acorde a lo dispuesto en el artículo 180 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito. El color rojo significa peligro en materia de tránsito y es visible a la distancia, tiende a prevenir a los peatones y demás conductores.

e).- El conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con el Reglamento.

El artículo 181 del Reglamento General para la Aplicación de Ley de Tránsito dispone que el tubo de escape de los vehículos de transporte público y comercial deba estar instalado en la parte posterior izquierda o derecha en un ángulo de cuarenta y cinco grados; de tal manera que los gases no puedan penetrar en el interior del vehículo, esto se

garantiza con la revisión técnico-mecánico que realizan semestralmente las Comisiones Provinciales de Tránsito.

f).- El propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.

Se trata de un acto de humanidad y solidaridad a favor de una persona que ha sufrido un percance en la vía pública.

g).- Los conductores de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre.

Constituyen vehículos de emergencia, las ambulancias, patrulleros, motobombas; la Ley de Tránsito dispone que ante su señal de alarma y en cumplimiento de sus funciones, todo conductor debe dejar la vía libre para su circulación, se trata de salvar vidas y por lo tanto el tiempo es valioso; lo prudente y lógico es conducir el vehículo al costado derecho de la calzada o deteniéndose si fuere el caso.

h).- El conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.

Este tipo de contravención fue ya analizado, artículo 140 literal

e).- La única diferencia radica en que los conductores de vehículos se detienen o estacionan en sitios prohibidos por la Ley para dejar o recoger pasajeros, hablamos de los conductores de taxis, buses, servicio escolar.

i).- Quien estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente establecidas para evitar un accidente de tránsito; o lo deje abandonado en la vía pública.

Las medidas básicas para estacionar un vehículo son: En el costado derecho en sentido de circulación; detener el funcionamiento del motor; asegurar el sistema de frenos; dejar engranado el vehículo en primera velocidad o retro, según el caso, guardar una distancia mínima de un metro de otro vehículo ya estacionado.

El abandono de un vehículo se produce cuando han transcurrido 24 horas, desde que lo dejó estacionado en la vía pública en un sitio no permitido por la Ley.

j).- El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro, altere su funcionamiento o no lo exhiba.

En la ciudad de Babahoyo, por ser pequeña no se ha dispuesto la legalidad de usar el taxímetro, pero están obligados a llevar la cartilla tarifaria.

k).- Los conductores de un vehículo automotor que tenga, según el Reglamento, la obligación de tener cinturones de seguridad y no exija el uso a sus usuarios u acompañantes.

Se refiere especialmente al transporte escolar, para la seguridad de los niños es obligación del conductor adaptar a cada asiento el cinturón de seguridad y verificar que cada adolescente se coloque adecuadamente.

l).- El conductor que haga cambio brusco o Indebido de carril.

La circulación vehicular debe realizarse respetando las normas legales establecidas; y los conductores deben guiar su vehículo por la derecha, está prohibido un cambio brusco o indebido de carril ya que puede ocasionar accidentes de tránsito.

m).- El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.

Estamos frente al transporte de buses, los conductores deben previamente proveerse de combustible para prestar un buen servicio a los usuarios, lo contrario representa molestias y pérdida de tiempo.

n).- Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.

Los niños por lo general disfrutan del viaje cuando están junto al conductor, es comprensible el amor familiar, pero este acto genera distracción del conductor y puede ocasionar accidente de tránsito; las mascotas deben ir en la parte posterior del asiento para evitar contratiempos al conductor del vehículo.

o).- Quien conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establece el Reglamento o no realice señales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.

El sistema eléctrico es de vital importancia en la conducción vehicular, en tal razón los conductores deben revisar continuamente las luces de sus automotores y utilizarlas adecuadamente cuando las circunstancias lo requieran.

p).- El conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras éste se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.

q).- El conductor de bus urbano de transporte público que para dejar o recibir pasajeros, se detuviere fuera de las paradas de bus señalizadas.

r).- El conductor de vehículos livianos particulares o de servicio público de transporte que excediere el número de pasajeros o volumen de carga del automotor.

Cada vehículo está diseñado técnicamente para transportar un número determinado de personas o de carga, de acuerdo a su capacidad, así las taxis deben llevar cinco personas, incluida el chofer; todo exceso al nivel permitido por la ley genera peligro, el sistema de frenos no responde y se provoca accidentes de tránsito.

s).- El chofer de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que condujere el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.

El horario normal de trabajo de todo funcionario público es de lunes a viernes a razón de ocho horas diarias, cuarenta horas a la semana; así lo establece la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carreara Administrativa, que en el artículo 24 literal c) dispone:

Art. 24.- Son deberes de los servidores públicos cumplir de manera obligatoria, la semana de trabajo de cuarenta horas, con una jornada normal de ocho horas diarias y con descanso de los sábados y domingos. Todos los servidores públicos cumplirán este horario a tiempo completo.

Se pretende con esta disposición precautelar los bienes del Estado, que solo están al servicio de los funcionarios públicos en el horario de su trabajo, y evitar el uso indebido de los mismos. Existe abuso de ciertos funcionarios públicos que utilizan los vehículos oficiales para paseos particulares con su familia. Por excepción se permite su uso con autorización previa o salvoconducto.

t).- Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas.

u).- Los conductores que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías.

Los ciclistas al igual que los peatones deben ser respetados en las vías públicas por parte de los conductores de vehículos. En la práctica no ocurre, por lo que se han producido algunos accidentes de tránsito, y el ciclista tiene que sortear varias dificultades y convertirse en un experto dominador de su instrumento, los conductores abusan de la envergadura de sus vehículos.

v).- El conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

Es saludable que el asambleísta haya dado importancia a los ciclistas, recordemos que el uso de las bicicletas evita la contaminación; países europeos como Bélgica, Holanda por su geografía plana utilizan en la ciudad en gran escala este vehículo de tracción humana como medio de transporte, a razón de cinco bicicletas por un vehículo; obviamente existe a lo largo de la vía pública zonas exclusivas para circular los ciclistas, así como también existe estacionamientos para bicicletas.

w).- Los conductores, y los acompañantes en caso de haberlo de motocicletas, motonetas, bici motos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente en su cabeza el casco de seguridad homologado.

Quienes están obligados a llevar casco en su al conducir un vehículo no lo hacen correctamente, tienen el casco pero no lo colocan en la cabeza para su protección, la costumbre es llevarlo en la mano o en el manubrio del vehículo, y al hacerlo cometen contravención que se sanciona con multa pecuniaria.

x).- Los conductores de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo, de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

Lo legal es que circulen dos personas en una motocicleta, pero lamentablemente existe una exageración de los jóvenes especialmente, que violan en forma permanente esta norma. Se sanciona esta conducta con multa únicamente.

y).- Quien altere la circulación y la seguridad peatonal, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

Esta disposición legal sanciona con multa a los ciudadanos por el mal uso de la vía pública, tal es el caso cuando se deposita en la calzada material de construcción, sin que se haya obtenido en forma previa los permisos correspondientes.

En los casos señalados en las contravenciones w), x); y, y) a los conductores de motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

#### **2.1.4.4 CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE**

Art 142.- Incurren en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del treinta por ciento (30%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir.

A partir de este artículo iniciamos el análisis de las contravenciones denominadas graves y de primera clase son 17 contravenciones de tránsito.

a).- El conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas tales como: semáforos, pare, ceda el paso, límites de velocidad, cruce o preferencia de vías.

Los agentes de control de tránsito están destinados a trabajar en las vías públicas, sus instrucciones y órdenes tienen que ser respetadas y obedecidas por los conductores de vehículos, a fin de garantizar la seguridad ciudadana; el



conductor que no preste atención a las órdenes del agente de tránsito será citado; esperamos que los vigilantes actúen con seriedad en su trabajo porque la norma le brinda amplias facultades para cometer abuso de autoridad policial.

Además, los conductores están obligados a respetar toda señalización colocada en las vías públicas, si no lo hacen serán sancionados; la Ley dispone en forma ejemplificativa ciertas señales de tránsito como semáforos, pare, ceda el paso, preferencia de vías; lo que legalmente significa que hay otras señales en las vías que deben respetar los conductores; es decir la disposición no es taxativa. En la práctica se presentan varios casos por girar en "U" en donde está prohibido, es una señal de tránsito que deben respetar los conductores.

b).- Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas norma reglamentarias o de señalización.

Adelantar de acuerdo al glosario de términos del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito es una maniobra efectuada para situarse delante del o los vehículos que le anteceden en el mismo carril. El adelantamiento debe hacerse siempre por el lado izquierdo, en sitios permitidos y no en curvas, puentes, túneles o al coronar una cuesta por cuanto en el sentido contrario a la vía puede circular otro vehículo y se generaría un accidente de tránsito. Sin embargo vemos conductores osados que arriesgan su vida y adelantan en estos lugares prohibidos por la ley.

c).- Quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir. Igual contravención comete el dueño que entrega su vehículo al infractor.

Hay que diferenciar en forma clara que el conductor que no porta su licencia es porque se ha olvidado, pero si tiene; y, quien conduce un automotor sin poseer licencia es porque no la obtiene todavía. Es muy sutil la interpretación de la norma.

Los agentes de tránsito incurren en error al citar a los conductores por no tener clara la diferencia, los cuales son subsanados por el Juez de Tránsito.

Es sujeto de contravención también el propietario de un vehículo que entrega a quien no ha obtenido su licencia de conducir, sucede cuando los padres enseñan a manejar a sus hijos o familiares.

d).- El conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

Todo conductor que desea utilizar la vía pública en su totalidad debe solicitar los permisos correspondientes a las autoridades administrativas que el caso amerita, lo contrario significa alteración deliberada de la circulación vehicular y por tanto es objeto de sanción.

e).- Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarco o desembarco de estudiantes.

Los conductores de vehículos destinados al transporte escolar deben tener extrema seguridad y cumplir más que nadie su función por cuanto están en riesgo niñas y niños, de quienes la Constitución de la República exige que reciban atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado; en efecto el artículo 44 de la Carta Magna dispone: "El Estado, la sociedad y la familia promoverán de forma prioritaria el desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes, y asegurarán el ejercicio pleno de sus derechos; se atenderá al principio de su interés superior y sus derechos prevalecerán sobre los de las demás personas".

f).- El conductor de un vehículo automotor que transportando niños o adolescente exceda los límites de velocidad permitidos.

El asambleísta protege a gran escala la seguridad de los niños y en general de todo adolescente, y califica como grave la conducta de quien tiene bajo su responsabilidad a este grupo de personas vulnerables, cuando su transporte sea a exceso de velocidad, es decir que el conductor supere los límites legales establecidos en las vías.

g).- El conductor profesional de, transporte público o comercial que supere el número de pasajeros permitido para, el nivel de servicio definido en el Reglamento.

Este tipo de transporte, público y comercial, por el servicio que prestan está sometido a un riguroso control legal, no olvidemos que la gran cantidad de accidentes de tránsito que se producen en el país ocurren en vehículos de transporte masivo; generalmente obedecen al exceso de velocidad o exceso de pasajeros, en este último caso el peso de la unidad impide al conductor realizar maniobras adecuadas en las curvas, o en un momento inesperado el sistema los frenos no responde; en tal virtud el legislador sanciona al conductor que lleve exceso de pasajeros, precisamente para evitar accidentes de tránsito. Exigimos mayor control en las vías públicas por parte de los agentes de control del tránsito, y a los conductores a tomar conciencia de su conducta, por obtener unos centavos más en sus ingresos ponen en riesgo la vida de varios seres humanos.

h).- El conductor de transporte por cuenta propia o particular que lleve pasajeros excediendo la capacidad del vehículo automotor.

El artículo 58 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial dispone: "El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro de las actividades comerciales

exclusivas de personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar”.

La disposición legal sanciona en definitiva el exceso de pasajeros en estos dos tipos de transporte; por cuenta propia y particular.

i).- El conductor que transporte carga o volumen excediendo la capacidad del automotor.

Cada vehículo tiene una capacidad de carga o tonelaje que se establece en la matrícula del automotor. Existen dos tipos de transporte de carga: pesada y liviana, cada uno con sus propias características y capacidad. El conductor que transporte carga que supere los límites determinados para el vehículo es sujeto de sanción, es lógico por cuanto se expone a un accidente de tránsito.

j).- El conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.

La agresión física al agente de control de tránsito por parte de un conductor debe ser probada procesalmente. En caso de existir lesiones debe acudir inmediatamente a la fiscalía, a fin de que se le practique un examen médico legal con el propósito de establecer las lesiones de las cuales ha sido objeto, sin importar desde luego la incapacidad física para el trabajo, ya que la norma no exige este requisito; sin perjuicio de hacerlo ante un Comisario Nacional de Policía o Intendente General de Policía, como diligencia previa; además debe constar en autos que fue el conductor citado quien le ocasionó las lesiones; con estos dos presupuestos jurídicos el juez está en la capacidad y obligación de sancionar.

Este tipo de agresión genera inclusive juicio penal por lesiones.

k).- Las personas que con vehículos automotores y sin el permiso correspondiente, organicen y participen en

competencias en la vía pública, como piques, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo.

l).- Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la Integridad de pasajeros y transeúntes.

Es clásico en nuestro medio que los conductores de vehículos de transporte público compitan entre sí, a fin de recoger la mayor cantidad de pasajeros en la vía; sucede entre las empresas de transporte interprovincial como: Taxis, Santa Rita, Fluminense, Santa Elisa, F.B.I., etc. Es esta razón la que motiva a los conductores a rebasar o adelantar sus vehículos entre sí, obviamente esta acción genera un grave peligro a los pasajeros, por cuanto las maniobras son inadecuadas y atrevidas.

m).- Quien, con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente.

No se especifica a qué clase de vehículo automotor se refiere, recordemos que ya analizamos el transporte público, comercial y por cuenta propia. El artículo 192 del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transito dispone que los vehículos livianos deben circular a 90 k/h en el perímetro urbano y a 100 k/h en carretera; los vehículos de transporte público y comercial en el perímetro urbano a 40 k/h, en carretera a 90 k/h; los vehículos de transporte de carga a 70 k/h.

n).- Quien conduzca un vehículo automotor que no se encuentre en condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezca el reglamento.

Todo conductor profesional y no profesional debe ser responsable y mantener en buenas condiciones mecánicas el vehículo que conduce, realizar mantenimiento periódico del mismo a fin de evitar accidentes de tránsito que pueden ocurrir

precisamente por falla mecánica y a sabiendas del conductor, conforme lo dispone el artículo 307 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito; el agente de tránsito que se cerciore de este hecho en base a sus conocimientos en la materia citará al irresponsable de la conducción.

o).- El conductor profesional o no profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente.

Ocurre cuando un conductor sin tener licencia de conducir, por motivos de trabajo se arriesga a manejar por su experiencia un vehículo de transporte público o comercial; o cuando un conductor tiene licencia tipo "B" que le autoriza conducir vehículos pequeños, sin embargo conduce bus o tráiler; al hacerlo infringe la norma en análisis y debe ser sancionado por el Juez de Tránsito.

p).- El que conduzca un vehículo automotor con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos.

El artículo 188 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito prohíbe la circulación de un vehículo con los neumáticos en mal estado (roturas, lisas, deformaciones), o cuya banda de rodadura tenga un labrado inferior a 1.6 mm.

En los controles que realizan en forma periódica los agentes de tránsito ya sea en la ciudad o en carretera se establece esta irregularidad, y la norma indica que será sancionado el conductor que circule con uno o más neumáticos desgastados; circunstancia que tiene que ser apreciada en forma técnica es decir minuciosamente y no a simple vista; además conlleva la inmovilización del automotor hasta que se cambie el o los neumáticos afectados, en la práctica no se está cumpliendo la norma y los agentes de tránsito se limitan a entregar la citación.

q).- El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.

Es un acto irresponsable que el propietario de un vehículo entregue o preste su automotor a una persona que no haya obtenido licencia de conducir, por más experiencia que tenga esta persona en esta actividad, y por esta razón es sancionada. Se trata de evitar accidentes de tránsito, las contravenciones de tránsito tienen el carácter de prevenir la comisión de un delito de tránsito.

#### **2.1.4.5 CONTRAVENCIONES GRAVES DE SEGUNDA CLASE**

Art. 143.- Incurren en contravención grave de segunda clase y serán sancionados con multa del cuarenta por ciento (40%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7.5 puntos en el registro de su licencia de conducir.

Las contravenciones graves de segunda clase son seis únicamente.

a). Los conductores que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro como: curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de éstos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.

Esta infracción era sancionada con prisión en la anterior Ley de Tránsito. Resulta sumamente peligroso detener momentáneamente o estacionar por un tiempo considerable un automotor en las zonas o lugares que se indican en la norma por cuanto existe riesgo de ocasionar accidentes de tránsito; sin embargo es punible esta conducta cuando los conductores no tomen las medidas de seguridad necesarias señaladas en el reglamento; es decir si se puede estacionar o detener en una

curva, puente, túnel procediendo conforme lo exige el reglamento; por ejemplo encender las luces respectivas, colocar los triángulos de seguridad, etc.

No estoy de acuerdo con esta última parte de la disposición legal, por dar una posibilidad para estacionar o detener los vehículos en sitios que por ningún motivo se debe detener un automotor; bien se prohíbe o bien se permite pero de una manera clara.

b).- El que conduciendo un vehículo automotor cause, con éste o con los bienes que transporte, daños o deterioro a la superficie de la vía pública.

El conductor es responsable del vehículo que conduce y de las consecuencias que se deriven de su conducción, en tal virtud está obligado a tomar todas las medidas de seguridad necesarias tendientes a evitar deteriorar o dañar la vía pública por donde circula; en la práctica esta contravención se verifica cuando transportan material de construcción especialmente hierro.

c).- El conductor que derrame en la vía pública, sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.

Fruto de negligencia, imprudencia e impericia de los conductores que transportan este tipo de materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, puede ocasionarse el derrame de estas sustancias en la vía pública; cabe aclarar que quien transporta cuenta con el permiso o autorización de autoridad competente, caso contrario comete otro tipo de infracción.

d).- El conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente; y los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.



Transportar material inflamable, explosivo o peligroso actualmente es un delito penal que es sancionado con penas muy drásticas. Esta norma por lo tanto debe suprimirse.

A continuación del artículo 367 del Código Penal se agregó un capítulo denominado: "De los delitos relativos a la comercialización ilícita de combustible derivados e hidrocarburos, incluido el gas licuado de petróleo y biocombustibles". El artículo 2 dispone: " Serán sancionados con una pena de prisión de uno a tres años y multa de quinientos a un mil remuneraciones básicas unificadas para los trabajadores en general y el comiso especial de los bienes utilizados para la ejecución del delito, los que comercialicen, almacenen, transporten ilegalmente derivados de hidrocarburos, especialmente en las zonas de frontera y mar territorial, sin autorizaciones, guías de remisión y demás permisos exigidos por la Ley para ejecución de dichas actividades".

e).- Quien construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservado las disposiciones del respectivo reglamento.

Los reductores de velocidad son construidos por los agentes de tránsito, en sitios que el caso lo amerite, en base a un estudio previo. Quienes incurran en este tipo de contravención de tránsito son sancionados únicamente con multa.

f).- Quienes roturen o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios luego de terminadas las obras.

#### **2.1.4.6 CONTRAVENCIONES GRAVES DE TERCERA CLASE**

Art. 144.- Incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir.

Las contravenciones graves de tercera clase son tres únicamente.

a).- El que ocasione accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Se contempla como requisito en este tipo de contravención que el procesado haya participado en un accidente de tránsito cuyo resultado sean únicamente daños materiales a los vehículos participantes, a la propiedad pública o privada, cuyo monto no sea superior a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Para determinar legalmente el monto de los daños materiales es necesario que el agente fiscal avoque conocimiento del caso para establecer a través de informe pericial si el hecho se trata de un delito o una contravención de tránsito, para según corresponda iniciar instrucción fiscal o inhibirse ante el Juez de Tránsito.

El artículo 165, inciso quinto, en relación con el artículo 166 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que la diligencia de reconocimiento pericial de los vehículos ordenada por el fiscal será practicada dentro del término de 72 horas, contadas desde que el fiscal recibe el parte policial correspondiente, por parte de oficiales especializados del Sistema de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional.

Si bien es cierto las contravenciones de tránsito de acuerdo a sus características deben ser conocidas por el Juez de Tránsito en forma directa mediante parte policial, por excepción esta clase de contravención es conocida por la Fiscalía para los efectos señalados.

b).- El conductor profesional o no profesional que preste servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo que no esté legalmente autorizado para realizar esta actividad.

La norma legal exige dos requisitos para sancionar a los contraventores; a saber: Que el vehículo no esté legalmente autorizado por una Cooperativa o Compañía de transporte para prestar el servicio, es decir que no posea permiso o contrato de operación; y, que preste servicio de transporte de personas o bienes. No es necesario ya justificar que se haya cancelado dinero por parte de los usuarios por el servicio que presta el conductor con su unidad vehicular como lo exigía la Ley de Tránsito de 1996.

c).- El conductor que preste servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo adulterado que tenga el mismo color y características de los vehículos autorizados, que no tenga la autorización para realizar esta actividad; a quien además de la sanción establecida en el presente artículo, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Comisión Provincial de Tránsito, correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio e pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor.

Esta contravención es muy parecida a la anterior, la única diferencia radica en que los vehículos destinados a transportar personas o bienes han pertenecido a una Cooperativa o Compañía de transporte, pero que al salir de ella continúan prestando sus servicios como tal; es una irregularidad que se da de manera común cuando los propietarios de estos vehículos han cambiado su unidad de transporte, y en vez de salir del servicio público siguen laborando con el logotipo y colores de la empresa a la cual pertenecían; por lo que al detectarse, son retenidos y trasladados a los patios de Jefatura de Tránsito, a fin de que su propietario previa a la devolución pinte su vehículo de un color distinto, bajo la estricta responsabilidad y control del Juez de Tránsito.

#### **2.1.4.7 CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE**

Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por 24 horas.

**2.1.4.7.1 TRES DÍAS DE PRISIÓN.-** Es la única contravención de tránsito que el asambleísta dispuso que se prive de la libertad a quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes. El hecho de privar de la libertad a un conductor no garantiza su rehabilitación, como bien lo considera el catedrático Efraín Torres Chávez:

Mi criterio ante la comisión revisora fue total y definitivamente opuesto a que exista prisión, ante el fracaso de la cárcel, en el mundo entero, como lugar de castigo, los días de prisión infaman y no corrigen, corrompen y no enseñan, dañan y no inmunizan.<sup>21</sup> (Tórres, 1988, Pág. 86).

**2.1.4.7.2 UNA REMUNERACIÓN BÁSICA UNIFICADA DEL TRABAJADOR EN GENERAL.-** El Ministro de Trabajo y Empleo mediante acuerdo ministerial publicado en el Registro Oficial número 498 de fecha 31 de diciembre del año 2.008 fijó a partir del primero de enero del año 2.009 en “doscientos dieciocho dólares (USD. 218) Mensuales la remuneración básica unificada del trabajador en general”.<sup>22</sup> (Zambrano, 2009, Pág. 1). Y a partir del primero de enero del año 2012 rige doscientos -----.

**2.1.4.7.3 PÉRDIDA DE DIEZ PUNTOS EN SU LICENCIA DE CONDUCIR.-** Significa un tercio de la totalidad de los puntos

---

<sup>21</sup> TORRES CHAVES, EFRAÍN, Obra citada, pág. 86.

<sup>22</sup> ZAMBRANO, Rodrigo, “Nuevos Sueldos Básicos Unificados del Trabajador en General. Salarios Sectoriales, 2.009, Quito-Ecuador, Editorial EDICONTAB. Página 1.

que le otorgan en su licencia, recordemos que las licencias de conducir profesionales y no profesionales se otorgan con treinta puntos; y,

#### **2.1.4.7.4 APREHENSIÓN DEL VEHÍCULO POR 24 HORAS.-**

En la práctica sucede que los propietarios de los automotores no justifican ser titulares de los mismos, ya porque no tienen la matrícula, ya porque tienen un contrato en blanco, etc., lo que hace que pasen más de 24 horas hasta la entrega de los automotores; por cierto no es culpa de los Jueces de Tránsito, quiénes están obligados a proceder en forma legal y entregar el vehículo al propietario previa justificación, mediante acta de entrega- recepción.

Para establecer si el conductor de un vehículo se encuentra en estado de embriaguez, es necesario practicarle la correspondiente prueba de alcoholemia, mediante el sistema del aire expirado (soplar) en el dispositivo electrónico llamado alcohoteotor. El artículo 150 de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial dispone: "Cuando un agente de tránsito presuma que quien conduce un vehículo automotor se encuentra en estado de embriaguez, procederá a realizar de inmediato el examen de alcotest. Para el efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas, portarán un alcohoteotor o cualquier aparato dosificador. No obstante, si fuere posible efectuar, de inmediato, el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes". El asesor técnico de ANETA, Jesús Gómez Toapanta considera:

La alcoholemia se puede definir como la cantidad o concentración de alcohol en la sangre; y suele alcanzar su punto máximo una hora después de haber tomado la última copa.<sup>23</sup> (Gómez, 2005, Pág. 15).

---

<sup>23</sup> GÓMEZ TOAPANTA, Obra citada, Pág. 15.

Cabe indicar que esta prueba técnica tiene un costo de cuarenta dólares, dinero que se cancela en las propias oficinas de la Comisión de Tránsito al señor recaudador, quien entrega una especie valorada y numerada.

No obstante de la prueba de alcoholemia es legal también practicar exámenes de orina y sangre a los posibles contraventores, El examen de sangre se denomina análisis toxicológico y generalmente se lo practica en los hospitales, ya que en las casas de salud no existen reactivos para dicho efecto, dado su alto costo, por lo que prácticamente no se han realizado; y cuando se daña el alcohómetro este tipo de contravenciones quedan en la impunidad, por falta de prueba y los conductores recuperan su libertad en forma inmediata, esta realidad ha sucedido en varias ocasiones en nuestro medio. También cabe efectuar exámenes psicomotrices para establecer el estado de embriaguez de un conductor.

Estado de embriaguez, es la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionado por el consumo de bebidas alcohólicas que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo, así lo dispone el artículo 244 del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito a causa de ingerir bebidas alcohólicas o fermentadas

El artículo 1, incisos quinto y sexto del Reglamento Sobre Conducción de Vehículos Bajo la Influencia del Alcohol, Drogas o Sustancias Estupefacientes que fue derogado el tres de julio del año dos mil nueve disponía:

Art. 1.-"Resultado positivo: Cuando en la sangre se halla 0.8 gramos de alcohol ó más por litro".<sup>24</sup>

El artículo 152 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que textualmente dispone: "Los

---

<sup>24</sup> Reglamento Sobre Conducción de Vehículos Bajo la Influencia del Alcohol, Drogas o Sustancias Estupefacientes R.O. No. 3; del 20 de enero del 2.003.

niveles máximos de concentración de alcohol en la sangre, tolerables para la conducción de vehículos automotores, serán determinados en el Reglamento respectivo”.

Efectivamente a partir de la vigencia del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, esto es desde el tres de julio del año 2.009, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 604, la tasa límite legal es de 0.3 gramos por cada litro de sangre; al tenor del artículo 245 que dispone: “Para efectos del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte, y este Reglamento, se consideran como niveles máximos de alcohol permitidos: 0.3 gr/litro de alcohol por litro de sangre o 0.3 gm/litro de alcohol en aire expirado para quien conduzca un automotor”; además deroga el Reglamento Sobre Conducción de Vehículos Bajo la Influencia del Alcohol, Drogas o Sustancias Estupefacientes mediante disposición derogatoria N<sup>o</sup>2.

Cabe comentar que el asambleísta exageró en la disminución del grado de alcohol en la sangre para determinar el estado de embriaguez de un conductor de vehículo, la tasa límite es muy baja, ya que dentro de éstos límites el individuo conserva su idoneidad para la conducción vehicular; prácticamente con una copa de licor fuerte, una cerveza de lata, medio vaso pequeño con vino, el resultado es positivo a estado de embriaguez, y el infractor debe ser sancionado. El tratadista Carlos Olano Valderrama, considera:

La mayoría de expertos en el viejo mundo están acordes en recomendar la unificación acerca de la tasa límite legal, sobre la base del 0.8 % gramos por cada litro de sangre; y para llegar a esta tasa se necesita que una persona de 70 kilogramos de peso, durante una comida ligera, tome medio litro de vino o un litro de cerveza o cuatro copas de licor fuerte.<sup>25</sup> (Olano, 2003, Pág. 370)

Por su parte el tratadista José García Falconí considera:

---

<sup>25</sup> OLANO VALDERRAMA, Carlos Obra citada, Pág. 370.

Si se produce un accidente en que se presume que el alcohol ha desempeñado un papel importante, la muestra debe tomarse de inmediato, porque a medida que pasa el tiempo, mayor es la desconcentración de alcohol. Se calcula que ésta a partir del suceso por cada hora que transcurre es de 0,1 gramo por cada litro de sangre.<sup>26</sup> (García, 1997, Pág. 137).

Al respecto existe una sentencia emitida por la Ex Corte Suprema de Justicia, actual Corte Nacional de Justicia, publicada en la Gaceta Judicial que considera:

Si bien es cierto, en el informe de la Comisión de Tránsito del Guayas constante de fojas 2, aparece con el resultado de 0.431 G/L, que no constituye embriaguez completa según el criterio científico, este aspecto suficientemente dilucidado por el profesor de medicina legal doctor Luis Vásconez S., e informe del Instituto de Criminología de la Universidad de Guayaquil constante a fojas 374 a 375, concluye que habiéndose realizado la prueba después de cuatro horas veinte minutos de que ocurrido el accidente, de acuerdo con el proceso de eliminación del alcohol etílico en el organismo de un ser humano, por la oxidación o bióxido de carbono y agua a nivel de hígado, en el 95% y el 5% restante eliminado como alcohol por las vías respiratorias y riñones, concluye que el nivel de alcoholemia debió ser 1,03; es decir embriaguez completa.<sup>27</sup> (Gaceta, 2003, Pág. 4280).

Con este análisis los doctores Milton Moreno Aguirre, Arturo Donoso Castellón y Jorge Andrade Lara (Conjuez Permanente) dictan sentencia condenatoria por ocasionar muerte de dos personas al conducir un vehículo en estado de embriaguez.

Sin perjuicio de los límites legales establecidos, en la práctica sucede que los conductores al someterse a las pruebas se niegan a realizarse los exámenes de alcoholemia, de orina y

---

<sup>26</sup> GARCÍA FALCONÍ, José, "Temas Jurídicos en Materia Civil, Penal, Laboral, Tránsito, Inquilinato", Año 1997, Quito- Ecuador, Página 137.

<sup>27</sup> Gaceta Judicial serie 13, XVII, de fecha septiembre a diciembre del 2.003. Pág. 4280.



sangre, lo que obligaría al juzgador a otorgar la inmediata libertad del supuesto contraventor, pero sabiamente el asambleísta previó este caso y creó una norma jurídica, que está contenida en el artículo 151, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que textualmente dispone: “El negarse a que se le practiquen dichos exámenes, se tendrá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de alcohol o de drogas estupefacientes o psicotrópicos”

Para sancionar a una persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez es necesario probar esta circunstancia, y al existir negativa a practicarse las pruebas establecidas en la Ley de Tránsito, el Juez debe tener otros indicios probatorios para declarar la culpabilidad del procesado, receptor la declaración del agente de tránsito que tomó procedimiento del caso y también de sus acompañantes o testigos que presenciaron el hecho, tomar en cuenta el certificado médico que obra de autos, caso contrario confirmará la inocencia.

El artículo 68 del Código de Procedimiento Penal reformado dispone: “La sentencia debe ser motivada y concluirá declarando la culpabilidad o confirmando la inocencia del procesado; en el primer caso, cuando el Tribunal de garantías penales tenga la certeza de que está comprobada la existencia del delito y de que el procesado es responsable del mismo; y en el segundo caso, si no se hubiere comprobado la existencia del delito o la responsabilidad del procesado, o cuando existiere duda sobre tales hechos”.

La sanción a las personas que cometen contravenciones de tránsito no se pueden aplicar en forma equitativa para todos, por cuanto la estructura de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no castiga a los extranjeros con la pérdida de puntos, en razón de que sus licencias de conducir son expedidas en su país, y físicamente es imposible cumplir lo establecido; además los conductores y peatones extranjeros no cancelan las multas impuestas por el

Juez, ya que tienen diez días para hacerlo luego de dictada la sentencia, mientras tanto abandonan nuestro territorio; No exista legalmente alguna forma de recaudar dichos valores, perjudicando de esta manera al erario nacional; lo que no pasa con los ecuatorianos que estamos obligados a pagar la sanción pecuniaria, o pena de enfrentar juicios coactivos.

El artículo 13 del Código Civil dispone: "La Ley obliga a todos los habitantes, con inclusión de los extranjeros, y su ignorancia no excusa a persona alguna".

Por todo lo analizado se hace necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Tránsito la misma que desde nuestro punto de vista debe ser redactada en los términos siguientes:

Art.."Los ciudadanos extranjeros que cometan contravención de tránsito serán sancionados únicamente con multa, que será cancelada inmediatamente en el Organismo de Tránsito competente, en caso de aceptar la comisión de la misma; sin perjuicio de su derecho a impugnar el parte policial conforme a la ley; y, para garantizar el cumplimiento de la sanción el agente de control de tránsito retendrá los documentos de conducción o propiedad del vehículo y remitirá en forma inmediata al Juez de Tránsito, quien procede a devolver una vez que se ejecute la sentencia".

## **2.1.5 JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO**

### **2.1.5.1 EL PARTE POLICIAL**

La acción penal en materia de contravenciones de tránsito tiene como antecedente el parte policial; en tal virtud esta pieza procesal es el documento más importante del juicio y constituye la única forma para que el juzgador avoque conocimiento de este tipo de infracciones de tránsito.

El artículo 163 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone: "El parte policial por delitos y contravenciones de tránsito, debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus

circunstancias, incluyendo croquis y de ser posible, fotografías que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción.

Los organismos u agentes policiales correspondientes, remitirán al agente fiscal de su jurisdicción, los partes policiales y demás documentos relativos a la infracción, en el plazo de veinticuatro horas bajo la responsabilidad legal de dichos jefes.

El agente de tránsito que, al suscribir un parte policial, incurriere en falsedad en cuanto a las circunstancias del accidente, al estado de embriaguez o intoxicación por sustancias estupefacientes o psicotrópicas del supuesto causante, podrá ser objeto de la acción penal correspondiente y condenado al pago de daños y perjuicios ocasionados” Las contravenciones de tránsito son conocidas y juzgadas actualmente por el Juez de Tránsito, su competencia no consta expresamente en la Ley de Tránsito vigente, fue otorgada mediante resolución del Consejo de la Judicatura, hasta que se creen los jueces de contravenciones, de conformidad con el artículo 147 inciso segundo de la Ley de tránsito vigente que dispone: “Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, 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”. El Consejo de la Judicatura está en mora.

El Juez de Tránsito avoca conocimiento de las contravenciones ante la presencia de un parte policial, elaborado por el agente de tránsito y remitido a su despacho por el Jefe Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial, dentro de veinticuatro horas de producida la contravención de tránsito.

El parte policial debe reflejar la realidad de los hechos, por cuanto el agente está presente en el lugar de la comisión de la

contravención de tránsito y observa de manera clara y directa los acontecimientos, por tratarse de una infracción flagrante.

La nueva Ley de Tránsito obliga a los agentes de tránsito a capacitarse y prepararse en forma permanente para el correcto cumplimiento de sus funciones; deben tener pleno conocimiento de la Ley, y el Reglamento.

### **2.1.5.2 CONTENIDO DEL PARTE POLICIAL**

Las Jefaturas de Tránsito a nivel nacional se han preocupado por elaborar un parte policial que se constituya en un documento claro, explicativo y que ubique los hechos en el tiempo y espacio; contiene los siguientes datos:

**2.1.5.2.1 RELACIÓN DETALLADA DEL HECHO.-** El agente de control de tránsito debe registrar en el parte policial la fecha de la comisión de la contravención, día, mes, año, la hora, el lugar exacto con la dirección precisa; y detallar con claridad la contravención que cometió el usuario de la vía pública, y las circunstancias que rodearon al hecho.

**2.1.5.2.2 ELABORACIÓN DE UN CROQUIS.-** Considero que no es necesario, ya que su presencia no cambia la realidad de los hechos. En la práctica los agentes de tránsito no elaboran el croquis en el parte policial y jurídicamente no pasa absolutamente nada.

**2.1.5.3.3 FOTOGRAFÍAS.-** Tiene carácter opcional, el agente de tránsito puede o no agregar, o incorporar en su parte policial fotografías que ilustren el lugar de los hechos y resultado de la contravención; así se contempla en el artículo 149, inciso primero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que dispone: "Para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o

analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados en el Reglamento respectivo”.

Todos los medios de prueba enunciados son válidos para juzgar las contravenciones de tránsito, pero no es obligación del agente de tránsito presentarlos con el parte policial, es decir es facultativo y queda a la decisión de cada gendarme; sin perjuicio que el usuario de la vía pública que fue citado por la comisión de una contravención los presente como prueba de descargo, lo cual es válido y ya no necesita autorización previa del Juez, quien deberá valorar de acuerdo a las reglas de la sana crítica.

### **2.1.6 VALORACIÓN DEL PARTE POLICIAL**

El artículo 164 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Para la sustanciación de los procesos penales de tránsito, el juez considerará el parte policial como un elemento informativo y referencial”.

El Juez de Tránsito al momento de resolver una contravención debe tomar en cuenta que el parte policial tiene únicamente carácter informativo y referencial, es decir no constituye prueba; para que adquiera fuerza probatoria debe ser sustentado por el agente de tránsito que lo elaboró, a través de su declaración; para lo cual debe comparecer a la oficina del juzgado de Tránsito, momento en el cual el procesado puede hacer uso del principio de contradicción a través de su abogado defensor, y formular las preguntas que estime convenientes en el contra examen. Las reglas de juego están a la vista y de la declaración del agente de tránsito se extrae toda la verdad, a fin de que el Juez dicte una sentencia acorde a la realidad procesal, valorando desde luego las pruebas de descargo que haya presentado la defensa.

En caso que el señor agente de tránsito no asista a rendir su declaración, el juez de tránsito en estricto apego a la norma jurídica invocada al confirmar la inocencia del procesado dictará sentencia absolutoria. Todo cuanto se indica en el parte

policial informativo y referencial, debe probarse. El doctor Jorge Alvarado considera.

El parte policial si bien es un elemento que tiene carácter de informador, es quien da aviso sobre el acontecimiento, sobre una infracción de tránsito, pero jamás se puede constituir en un elemento de prueba.<sup>28</sup> (Alvarado, 2005, Pág. 105).

#### **2.1.6.1 BOLETA DE CITACIÓN**

El artículo 179 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone. "En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y el número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo. En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contadas desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley.

Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el reglamento. EL original de la boleta con el parte correspondiente, será elevado al juez de contravenciones o a la autoridad competente, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, e impondrá las sanciones que correspondan".

La nueva Ley de Tránsito dispone que el agente de policía haga conocer al usuario de la vía pública la clase de

---

<sup>28</sup> ALVARADO. Jorge E, Obra citada. Página 105.

contravención que ha cometido, es decir le notifica personalmente a través de una boleta de citación. Esta norma jurídica es saludable y pretende eliminar la vieja mala práctica de los agentes de tránsito que se inventaban infracciones y ponían en conocimiento de la Jefatura de Tránsito para la recaudación de las multas correspondientes; el propietario de un vehículo se enteraba de estos hechos cuando matriculaba su automotor, sin que nadie le brinde una explicación de lo que pasó, simplemente le decían que en el sistema consta que ha cometido tal o cual contravención y que debe cancelar cierta cantidad de dinero.

La boleta de citación le permite al presunto contraventor enterarse del acto jurídico que ha cometido y que está en contra de la Ley, con lo cual queda facultado para ejercer su legítimo derecho a la defensa.

#### **2.1.6.2 CONTENIDO DE LA BOLETA DE CITACIÓN**

La Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial ha diseñado un formato de boleta de citación válido para todo el país, en el cual se detalla lo siguiente:

En el anverso, la persona o autoridad a quien debe entregarse; así por ejemplo al usuario, al Juez de Tránsito, a la Comisión Provincial de Tránsito y al Agente de tránsito; recordemos que son cuatro ejemplares que debe redactarse por cada contravención de tránsito, lo que en la práctica ocupa un tiempo aproximado de cinco minutos; a continuación consta la fecha y el número de la citación, el número de cédula del citado, la categoría o tipo de licencia de conducir; para luego determinar los nombres y apellidos del supuesto contraventor y las características del vehículo como son número de placa, marca, tipo, color; luego se señala la clase de contravención, es decir el artículo infringido, en la práctica diaria los agentes de tránsito incurren en permanentes errores por su desconocimiento de las normas de tránsito, pero este error de derecho puede subsanar el Juez al momento de Juzgar, es

comprensible esta situación de orden legal ya que los gendarmes no tienen una preparación adecuada, salvo honrosas excepciones; después consta el lugar en donde se cometió la contravención, se incluye el Cantón; en seguida se determina un casillero denominado breve relato del hecho y circunstancia, es decir la determinación e identificación de la contravención cometida, lo cual guarda relación con lo que se indica en la norma jurídica, ejemplo: El conductor no hace uso del cinturón de seguridad; finalmente hay un espacio para consignar los datos personales del agente de tránsito autor del parte, como son: Nombre, grado, unidad a la que pertenece, reparto, cédula de ciudadanía, firma.

En el reverso de la boleta de citación consta la palabra croquis y un espacio en blanco; los agentes de tránsito elaboran un croquis a manoalzada del lugar en donde se produjo la supuesta contravención, no es una exigencia legal.

Las boletas de citación son originales, y los agentes de tránsito llenan una a una, por cuanto así están diseñadas y se les ha instruido en tal forma; sin embargo la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que el original de la boleta con el parte policial se entregará al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, mientras que al responsable de la comisión de la contravención se le entregará una copia de la boleta correspondiente. En honor al tiempo y a fin de evitar equivocaciones entre una y otra boleta, que comúnmente sucede, considero que lo más conveniente es que se cumpla lo dispuesto en la Ley de Tránsito vigente, una sola boleta original y las tres restantes copias.

Cabe comentar también por su importancia que en la Ley se establece que se elabore un croquis en el parte policial, más no en la boleta de citación, pero en la práctica sucede todo lo contrario; existe contradicción y confusión por parte de los agentes de tránsito, lo más lógico y correcto es respetar y cumplir las normas jurídicas contenidas en la Ley Orgánica de Tránsito.



Las boletas de citación son cuatro y cada una tiene un color y una autoridad a quien debe entregarse; la boleta de color verde se envía al Juez de Tránsito de turno junto con el parte policial correspondiente, la boleta de color azul entrega personalmente el agente de tránsito que tomó procedimiento al usuario de la vía pública que cometió una presunta contravención de tránsito, a fin de que ejerza su legítimo derecho a la defensa ya que ha sido citado de conformidad con la Ley; la boleta de color amarillo entrega a la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial de la jurisdicción correspondiente para su procesamiento, el digitador ingresa al sistema informático integral de la Policía Nacional a efecto de proceder a disminuir los puntos en la licencia de conducir y cobrar las multas, en caso de que el Juez de Tránsito declare la culpabilidad del contraventor mediante sentencia; y, la boleta de color beige el agente de tránsito que actuó guarda en su archivo personal para justificar el uso de la papeleta, en caso de ser requerido.

### **2.1.6.3 AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO**

El artículo 178 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: "Las contravenciones sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito o por los jueces determinados en la presente Ley, en una sola audiencia oral; en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días, el juez concederá un término de prueba de tres días, vencido el cual pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor.

La sentencia dictada por el Juez no será susceptible de recurso alguno; y, obligatoriamente notificada a los organismos de tránsito correspondientes de la jurisdicción"

El procedimiento para juzgar las contravenciones de tránsito prevé que se lo haga en una sola audiencia oral, lo que garantiza el principio de celeridad previsto en la Constitución

de la República en los artículos 169 y 172; y en el Código Orgánico de la Función Judicial, en el artículo 20, inciso primero que dispone:

La administración de justicia será rápida y oportuna, tanto en la tramitación y resolución de la causa, como en la ejecución de lo decidido. Por lo tanto en todas las materias, una vez iniciado un proceso, las juezas y jueces están obligados a proseguir el trámite dentro de los términos legales, sin esperar petición de parte, salvo los casos en que la ley disponga lo contrario”.<sup>29</sup>

En la práctica confluyen tres tipos o formas de audiencias orales para juzgar las contravenciones de tránsito; la primera opera cuando el contraventor acude ante el Juez de Tránsito y acepta en forma libre y voluntaria la comisión de la contravención que consta en el parte policial y en la boleta de citación que le fuera entregada por el agente de tránsito, ante lo cual se redacta el acta de juzgamiento, la misma que es firmada por el Juez, el secretario, el contraventor; y, el abogado patrocinador.

La segunda forma de audiencia oral de juzgamiento opera cuando el supuesto contraventor impugna por escrito el parte policial dentro del término de tres días; el juez de Tránsito señala día y hora para realizar la audiencia oral de juzgamiento de la contravención impugnada, concurre el procesado con su abogado defensor, y se abre la causa a prueba por el término de tres días; se recepta la declaración del agente de tránsito que tomó procedimiento de la contravención, y toda la prueba de descargo que presente el procesado, vencido el término de prueba se dicta sentencia inmediatamente.

La tercera forma de audiencia oral para juzgar las contravenciones de tránsito opera cuando han transcurrido tres días desde que el Juez de Tránsito avoca conocimiento de la

---

<sup>29</sup> Código Orgánico de la Función Judicial. Registro Oficial Suplemento Nro. 544 de 9 de marzo del 2.009.

contravención constante del parte policial, y no existe impugnación ni comparecencia voluntaria de aceptación por parte del contraventor; entonces corresponde señalar día y hora para la audiencia, se designa abogado al Defensor Público por cuanto las reformas al Código de Procedimiento Penal eliminó la figura del defensor de oficio; hace su intervención y en ese mismo instante se dicta la resolución correspondiente. Al no existir impugnación ni aceptación expresa al parte policial, se entendería este silencio como aceptación tácita a la comisión de la contravención de tránsito.

El artículo 239 numeral 7 del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial dispone: "El infractor tendrá 3 días para impugnar la contravención, contados a partir de la fecha en que haya avocado conocimiento de la causa el Juez competente". Esta disposición legal despeja muchas dudas y erróneas interpretaciones de la Ley, en cuanto varios jueces consideraban que los tres días para impugnar la contravención de tránsito debían contarse desde la comisión de la infracción.

#### **2.1.6.4 LA SENTENCIA**

Es la resolución que emite el juez que conoce de la causa, sobre el asunto que se está litigando. La sentencia está estructurada por tres partes: expositiva, considerativa y resolutive.

Expositiva.- Es la parte de la sentencia en la que constan los antecedentes del conocimiento de la causa, la relación circunstanciada de la infracción.

Considerativa.- Se establece en primer lugar si el proceso ha cumplido con las garantías del debido proceso, si se ha dado el trámite establecido en ley, se declara su validez, además se hace un análisis pormenorizado de las pruebas

presentadas tanto de cargo como de descargo y se realiza un análisis jurídico, aplicando la doctrina y la jurisprudencia.

Resolutiva.- El Código Orgánico de la Función Judicial reemplazó la frase sacramental que desde las aulas universitarias aprendimos y utilizamos, esto es Administrando Justicia en Nombre de la República y por Autoridad de la Ley; a partir del nueve de marzo del año 2.009, fecha en la cual entró en rigor el Cuerpo Legal citado la frase que se utiliza es la siguiente: **ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA.** Después de utilizar la frase, de ser el caso se declara la responsabilidad del infractor señalando el tipo penal infringido y la pena impuesta; o se confirma su inocencia; se citan normas legales que fundamenten la resolución.

Cabe resaltar que la reincidencia en la comisión de contravenciones de tránsito se sanciona con el doble del máximo de la multa establecida para cada contravención, así lo dispone el artículo 146 de la Ley de Tránsito vigente; es muy sensible la sanción para aquellos conductores que vuelven a cometer la misma infracción de tránsito aumentando únicamente la sanción económica, sin tocar los puntos de la licencia de conducir, lo cual es positivo, a fin de que los conductores no pierdan la totalidad de puntos y se les prive el derecho a conducir un vehículo.

La Ley de Tránsito dispone en el artículo 178, inciso tercero que la sentencia que dicta el Juez, por una contravención de tránsito no será susceptible de recurso alguno, como bien lo sostiene el doctor Jorge Alvarado, al decir "la sentencia no podrá ser apelada, lo que significa que la sentencia causa estado".<sup>30</sup> (Alvarado, 2005, Pág. 211).

Por regla general se dice que toda sentencia debe tener por lo menos dos instancias, a fin de que sea revisada por el

---

<sup>30</sup> 29 ALVARADO, Jorge E. Obra citada. Página 211.

superior jerárquico y se garantice una confiable administración de justicia; sin embargo nuestra legislación no permite cumplir con este principio, y las contravenciones de tránsito se juzga en una sola instancia, como lo considera el doctor Walter Guerrero.

Las contravenciones son infracciones de un solo grado o instancia, pues, repetimos, de las decisiones que adoptan los jueces no se puede ascender ante el segundo grado o instancia, porque la sentencia contravencional se ejecutoría por el ministerio de la ley y se vuelve irrevocable desde que la firma el Juez<sup>31</sup>. (Guerrero, 1996, Pág. 257).

Sin embargo esta realidad empieza a cambiar. El artículo 403 del Código de Procedimiento Penal, norma supletoria en materia de tránsito dispone: "Inadmisibilidad de recurso.- En las sentencias dictadas por contravenciones "no habrá recurso alguno", quedando a salvo el ejercicio de la acción de indemnización por daños y perjuicios contra la jueza o juez que dictó".

La frase "no habrá recurso alguno".<sup>32</sup> fue declarada inconstitucional, por disposición de la Corte Constitucional, mediante resolución No. 0006-2006, por cuanto limita el derecho al debido proceso al no poder acceder a una instancia superior de revisión para conseguir una tutela judicial efectiva, lo que contraría las disposiciones constitucionales y tratados internacionales de los cuales nuestro país es signatario tales como la Convención Americana de Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; en tal virtud mientras el Órgano Legislativo adecue la legislación penal vigente en orden a regular el procedimiento de revisión en el juzgamiento de las contravenciones, será el Juez de lo Penal quien revise las resoluciones emitidas en juzgamiento de contravenciones.

---

<sup>31</sup> GUERRERO VIVANCO, Walter. Obra citada. Página 257.

<sup>32</sup> Registro Oficial Suplemento No. 531 de fecha 18 de febrero del año 2009.

Sobre las contravenciones de tránsito nada se ha dicho en la resolución de la Corte Constitucional a efecto de revisar la sentencia emitida por el Juez en segunda instancia, por lo tanto se mantiene el mismo trámite, hasta que se resuelva lo contrario.

Sin embargo el artículo 76 literal m) de la Constitución de la República al hablar de las garantías del debido proceso permite recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos. Además se puede hacer uso de las garantías jurisdiccionales, en este caso de la acción extraordinaria de protección ante la Corte Constitucional, para dejar sin efecto el fallo, artículo 94 de la Constitución de la República.

#### **2.1.6.5 EJECUCIÓN**

La sentencia de contravención de tránsito dictada por el Juez, que declara la responsabilidad del contraventor lleva inmersa varias sanciones dependiendo de la clase de contravención sancionada, a saber: Tres días de prisión; multa en base a la remuneración básica unificada del trabajador en general, se aplican porcentajes; reducción de puntos en la licencia de conducir; veinte horas de trabajo comunitario; y, retención del vehículo por 24 horas. Esta sentencia a más de notificarse al contraventor, obligatoriamente debe ser notificada a los Organismos de Tránsito correspondientes, a fin de que procedan a cumplir la resolución, reducir los puntos en la licencia de conducir y a cobrar las multas impuestas por el Juez.

En cuanto al pago de multas, los contraventores tienen diez días hábiles para cancelar en las oficinas de recaudaciones de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contados desde la fecha de notificación de la sentencia a los organismos de tránsito; en caso de mora cancelarán una multa adicional del dos por ciento mensual hasta un máximo equivalente del cien por ciento de la multa

impuesta. Sin perjuicio de que las multas se pueden cobrar al momento de canjear la licencia de conducir por parte del contraventor o al momento de matricular el vehículo que esté a su nombre o pena de no poder hacerlo; de ser necesario estos valores se recaudarán mediante procedimiento coactivo, para lo cual a la sentencia se le otorga el valor de título de crédito, y se confiere jurisdicción coactiva a la Comisión Nacional de Tránsito o a sus legítimos delegados, según la disposición general cuarta de la Ley de Tránsito vigente.

El objetivo o intención del legislador como podemos notar es recaudar a toda costa las multas impuestas por los jueces, cuyo destino se desconoce; desde nuestro modesto criterio sugerimos que el dinero recaudado se invierta en compra de pintura para señalar permanentemente las vías públicas, adquisición de semáforos, instalación de señales de pedestal, etc., de esta forma se evitaría varias infracciones de tránsito; en otros países la señalización para conductores y peatones es permanente e impecable. Lo bueno se debe copiar y mejorarlo.

#### **2.1.6.6 PRESCRIPCIÓN**

El artículo 617 del Código Penal dispone: "La acción de policía prescribe en treinta días, y la pena en noventa, contados ambos términos desde el día en que se cometió la infracción, o desde la fecha en que la sentencia quedó ejecutoriada, respectivamente". En la Ley de Tránsito vigente no se dice nada respecto a la prescripción de las contravenciones, por lo que tenemos que recurrir al Código Penal, norma supletoria en materia de tránsito.

Considero de suma importancia esta figura jurídica en razón de la gran cantidad de contravenciones que deben tramitar y juzgar los jueces; resultando una carga muy pesada y una responsabilidad enorme para ésta autoridad, si tomamos en cuenta que al no resolver a tiempo corre el riesgo que prescriban; entonces la sociedad calificaría al juzgador como negligente en el cumplimiento de sus funciones, y sobre todo

la labor de los agentes de tránsito no se justificaría, su trabajo diario no tendría eco ante la falta de administración de justicia. Dejar que prescriban las contravenciones de tránsito constituye una falta del juez, a decir lo menos, por lo tanto debe redoblar esfuerzos y organizar de forma eficiente el trabajo en su juzgado con los servidores judiciales, y de ser necesario trabajar los días sábados y domingos, recordemos que en materia de tránsito son hábiles todos los días y horas; sin perjuicio de reconocer horas extraordinarias.

A fin de evitar la prescripción de las causas el Consejo de la Judicatura debe dar cumplimiento lo más pronto posible a lo dispuesto en el artículo 147, inciso segundo de la Ley de Tránsito vigente que establece que para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, 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.



### **3. MARCO INSTITUCIONAL**

Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes;

Que, ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional;

Que, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional;

Que, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente;

Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres no contempla aspectos relacionados con la prevención;

Que, el marco legal vigente resulta insuficiente inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto;

Que, nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad;

Que, es necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

## **4. HIPÓTESIS**

### **4.1 HIPÓTESIS GENERAL**

- La reformar a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial garantizará la reducción de contravenciones por accidentes de tránsito y asegurara el bienestar de las persona en las vías.

### **4.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS**

- La capacitación de los usuarios de las vías alimentara el conocimiento respecto a las sanciones y multas en materia de tránsito para que no infrinjan la ley.
- En caso de saturase el juzgado de tránsito para resolver las citaciones de la misma, debería otorgarse la competencia al juzgado de lo penal para su des congestionamiento inmediato.
- La falta de agentes de tránsito seria un factor considerable para que los usuarios de las vías no incurran al cometimiento de las contravenciones de tránsito.

## 5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

### 5.1 VARIABLE INDEPENDIENTE: SANCIÓN Y MULTA DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Índices	Técnica E Instrumento
<p>Son actos cometidos por los usuarios de las vías tipificados en una determinada ley, asiéndolos acreditadores de una multa que puede ser de acuerdo a la gravedad de la sanción de carácter económica o castigada con prisión.</p>	<p>Sanción Y Multa De Las Contravenciones De Tránsito.</p>	<p>Citación. Privación de la libertad. Reparación de daños y perjuicios. Desorden en las vías.</p>	<p>¿Conoce usted sobre la problemática que conlleva al cometimiento de las contravenciones de tránsito? ¿Cree usted que es necesario crear más órganos de justicia para el despacho de las citaciones de tránsito? ¿Conoce usted sobre las multas y sanciones de las contravenciones de tránsito? ¿Cree usted que se afecta la libertad de las personas por los actos de imprudencia e irresponsabilidad de los usuarios de las vías? ¿Considera indispensable la aprobación de un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que garantice la seguridad de las personas?</p>	<p>Encuestas y entrevistas dirigidas a jueces, abogados, agentes de tránsito y ciudadanía.</p>

## 5.2 VARIABLE DEPENDIENTE: EFECTOS DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Índices	Técnica Instrumento E
Los efectos que producen las contravenciones de tránsito sancionados con multas por el incumplimiento de la norma legal, que pueden ser de carácter pecuniario o de privación de la libertad.	Efectos De Las Contravenciones De Tránsito.	Jueces de tránsito.  Agentes Policiales.  Irresponsabilidad e incumplimiento de las normas legales.	¿Conoce la disposición de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre las contravenciones graves de primera clase? ¿Cree usted que los agentes de tránsito deban emitir volantes que tengan las consecuencias de las contravenciones de tránsito? ¿Cree usted que es necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial respecto a las contravenciones graves de primera clase? ¿Cree usted que es justo que las personas se envuelvan en un proceso legal para obtener el resarcimiento de los daños producto de la irresponsabilidad de los usuarios de las vías? ¿Considera usted que la suspensión provisional de la licencia de conducir afectaría considerablemente al no cometimiento de las contravenciones de tránsito?	Encuestas y entrevistas dirigidas a jueces, abogados, agentes de tránsito y ciudadanía.

## **6. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS USADOS**

**ACERA.-** Parte de la vía pública reservada para el uso exclusivo de los peatones.

**ADELANTAMIENTO.-** Maniobra efectuada por el costado izquierdo del eje de la calzada mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro u otros que le antecedían.

**AGENTE DE TRÁNSITO.-** Miembro de la Policía Nacional encargado de vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestre.

**BICICLETA.-** Vehículo de dos ruedas de tracción humana.

**CALZADA.-** Parte pavimentada o afirmada de la vía pública, comprendida entre los bordes del camino y aceras, destinada a la circulación de vehículos.

**COLISIÓN.-** Choque de dos o más vehículos.

**CONDUCTOR.-** Persona que conduce o guía un automotor.

**DETENCIÓN.-** Paralización momentánea de un vehículo a que obligan los dispositivos de señalización, o las órdenes de un agente de tránsito.

**LICENCIA.-** Documento público que se otorga a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios.

**PASAJERO.-** Persona que hace uso del servicio de transporte público para trasladarse de un lugar a otro.

**PEATÓN.-** Toda persona que circula a pie por sus propios medios de locomoción y a las personas con capacidades diferentes que transitan en artefactos especiales manejados por ellos o por terceros.

SEÑALES DE TRÁNSITO.- Objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos o leyendas colocadas por las autoridades de tránsito en las vías públicas para normar el tránsito.

TRÁNSITO.- Movimiento ordenado de personas, animales y/o vehículos por las vías públicas terrestres, sujeto a leyes y reglamentos sobre la materia.

VEHÍCULO.- Medio para transportar persona o bienes de un lugar a otro.

## **CAPÍTULO III**

### **1. METODOLOGÍA EMPLEADA**

Método Descriptivo.- Con este método he podido describir la situación problemática sobre mi tema, y pienso que los usuarios de las vías no solo necesitan una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial si no también charlas que pongan en conocimiento la gravedad de los actos provocados en las vías.

Método Científico.- Este método me permitió seguir un proceso destinado a explicar los fenómenos de mi tema y establecer soluciones para disolver el caos encerrado en el mismo.

Método Analítico.- Este método me ha permitido llevar una investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos. El análisis es la observación y examen de un hecho en particular. Es necesario conocer la naturaleza del fenómeno y objeto que se estudia para comprender su esencia. Este método nos permite conocer más del objeto de estudio, con lo cual se puede: explicar, hacer analogías, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías.

Método Sintético.- Con este método pude distinguir los elementos del tema y me permitió revisar de una forma ordenada cada uno de ellos por separado.

Método Deductivo.- Este método me ha permitido partir desde lo general a lo particular, es aquel que parte los datos generales aceptado como valederos, para deducir por medio del razonamiento lógico, varias suposiciones, es decir; parte de verdades previamente establecidas como principios generales para luego aplicarlo a casos individuales y comprobar así su validez. Se puede decir también que el aplicar el resultado de la inducción a casos nuevos es deducción.

Método Inductivo.- Con este método he podido tener un razonamiento que, partiendo de casos particulares, se eleva a conocimientos generales. Este método permite la formación de hipótesis, investigación de leyes científicas, y las demostraciones. La inducción puede ser completa o incompleta.

Método Histórico Lógico.- Con este método he podido desarrollar el antecedente del tema propuesto y conocer un poco más de la historia del mismo.

## **2. NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN**

Investigación explicativa: Es la explicación que trata de descubrir, establecer y explicar las relaciones causalmente funcionales que existen entre las variables estudiadas, y sirve para explicar cómo, cuándo, dónde y por qué ocurre un fenómeno social.

Investigación Cualitativa (mediante símbolos verbales): Se usan en estudios cuyo objetivo es examinar la naturaleza general de los fenómenos. Los estudios cualitativos



proporcionan una gran cantidad de información valiosa, pero poseen un limitado grado de precisión, porque emplean términos cuyo significado varía para las diferentes personas, épocas y contextos. Los estudios cualitativos contribuyen a identificar los factores importantes que deben ser medidos. (Visión científicista).

Investigación Cuantitativa (por medio de símbolos matemáticos): Los símbolos numéricos que se utilizan para la exposición de los datos provienen de un cálculo o medición. Se pueden medir las diferentes unidades, elementos o categorías identificables.

### **3. POBLACIÓN Y MUESTRA**

Esta investigación tendrá como objeto la recolección de información acerca de mi tema de tesis el mismo que se llevara a cabo en la Ciudad de Babahoyo, analizando los casos encontrados en la ciudad dirigida a personas con amplio conocimientos en el tema como los jueces de Tránsito, usuarios de las vías, abogados en libre ejercicio, fiscales y ciudadanía afectada.

Para esta investigación, se aplicó el muestreo sistemático:

#### **POBLACIÓN.**

N = Población

n = Tamaño de la muestra

E = Porcentaje de error al cuadrado

$$n = N / (E)^2 (N - 1) + 1$$

Donde:

$$N = 90.191$$

$$E = 0,05$$

$$90.191$$

$$n = \frac{90.191}{(0,05)^2 (90.191 - 1) + 1}$$

$$90.191$$

$$n = \frac{90.191}{(0,0025) (90.190) + 1}$$

$$90.191$$

$$n = \frac{90.191}{226,475}$$

$$n = 398$$

## **ABOGADOS.**

N = Población

n = Tamaño de la muestra

E = Porcentaje de error al cuadrado

$$n = N / (E)^2 (N - 1) + 1$$

Donde:

$$N = 827$$

$$E = 0,05$$

$$n = \frac{827}{(0,05)^2 (827 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{827}{(0,0025) (827-1) + 1}$$

$$n = \frac{827}{3.065}$$

$$n = 269$$

### 3.1 MUESTREO ESTRATIFICADO

Para obtener una muestra aleatoria estratificada, primero se divide la población en grupos, llamados estratos, que son más homogéneos que la población como un todo. Los elementos de la muestra son entonces seleccionados al azar o por un método sistemático de cada estrato. Las Estimaciones de la población, basadas en la muestra estratificada, usualmente tienen mayor precisión (o menor error en la muestra) que si la población entera muestreada mediante muestreo aleatorio simple. El número de elementos seleccionado de cada estrato puede ser proporcional o desproporcional al tamaño del estrato en relación con la población.

COMPOSICION	POBLACION
JUECES DE TRÁNSITO DE BABAHOYO	1
ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO DE BABAHOYO	48
FISCALES DE BABAHOYO	1
USUARIOS DE LAS VÍAS DE BABAHOYO	50
GRUPO DETERMINADO DE LA SOCIEDAD	50
TOTAL	150

## **4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS**

### **4.1 ¿QUÉ SON LAS ENTREVISTAS?**

Una entrevista es un diálogo entablado entre dos o más personas: el entrevistador o entrevistadores que interrogan y el o los entrevistados que contestan. La palabra entrevista deriva del latín y significa "Los que van entre sí". Se trata de una técnica o instrumento empleado para diversos motivos, investigación, medicina, selección de personal. Una entrevista no es casual sino que es un diálogo interesado, con un acuerdo previo y unos intereses y expectativas por ambas partes. También la entrevista puede significar mucho para otras personas ya que pueden ayudar a conocer personas de máxima importancia. El diccionario de la real academia española define la palabra Entrevista como: la conversación que tiene como finalidad la obtención de información. La misma proviene del francés entreoír que significa lo que se entrevé o lo que se vislumbra.

En una entrevista intervienen básicamente dos personas: El entrevistador y el entrevistado. El primero, además de tomar la iniciativa de la conversación, plantea mediante preguntas específicas cada tema de su interés y decide en qué momento el tema ha cumplido sus objetivos. El entrevistado facilita información sobre sí mismo, su experiencia o el tema en cuestión.

Tipos de entrevista.- La entrevista tiene un número de variantes casi indeterminadas, a continuación se citan varios

tipos de entrevista que aparecen en los medios de comunicación:

**Laboral:** Para informarse, el entrevistador, valora al candidato a un puesto de trabajo, para saber si puede ser apto o no para realizar su función.

**Entrevista de personalidad:** Se realizan con la finalidad de analizar psicológicamente a un individuo y en función de esta y otras técnicas determinar el tratamiento adecuado.

**Informativa o de actualidad:** Es la vinculada con los hechos del día, es noticiosa, por tanto, se redacta como una noticia. Jamás se titula con frases textuales.

**De divulgación:** Sobre temas especializados en avances o descubrimientos científicos, médicos, tecnológicos, etc o temas de actualidad o de interés permanente.

**Testimoniales:** Las que aportan datos, descripciones y opiniones sobre un acontecimiento o suceso presenciado.

**Declaraciones:** Datos, juicios u opiniones recogidos textualmente.

## **4.2 ¿QUÉ SON LAS ENCUESTAS?**

Una encuesta es un estudio observacional en el cual el investigador busca recaudar datos por medio de un cuestionario prediseñado, y no modifica el entorno ni controla el proceso que está en observación (como sí lo hace en un experimento). Los datos se obtienen a partir de realizar un conjunto de preguntas normalizadas dirigidas a una muestra

representativa o al conjunto total de la población estadística en estudio, formada a menudo por personas, empresas o entes institucionales, con el fin de conocer estados de opinión, características o hechos específicos. El investigador debe seleccionar las preguntas más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación.

Tipos de cuestionarios:

- a) entrevista personal hacen uso de encuestadores.
- b) por correo envío por correo de un cuestionario, es + barata, pero tienen el inconveniente de un índice de respuesta no elevado, por lo que hay que hacer sucesivas oleadas, lo que puede hacer que nuestra muestra no sea representativa.
- c) Cuestionarios telefónicas no controlamos a la persona que responde, son baratas.
- d) Cuestionarios auto-adictas se realizan a una población cautiva.

Tipos de preguntas:

Un cuestionario deberá incluir preguntas de distintos tipos y en función del planteamiento del mismo del tema a investigar, así puede haber varios de estos tipos:

Preguntas abiertas: Son preguntas en las que se permite al encuestado responder cualquier cosa según la pregunta. Con estas preguntas puede obtenerse una mayor riqueza de detalle en las contestaciones, pero tienen el inconveniente de que las respuestas son difíciles de tabular.

¿Qué disfruta del Trabajo?

Preguntas cerradas: Son preguntas en las que sólo se permite contestar mediante una serie cerrada de alternativas. Con estas preguntas puede perderse riqueza en la información pero su cuantificación es fácil.

¿Qué fecha le gustaría fijar para dejar de fumar?

Preguntas semi-abiertas (o semi-cerradas): Son preguntas de características intermedias entre los dos tipos anteriores, que intentan no perder nunca mucha riqueza de información a costa de perder algo de facilidad en la tabulación de las respuestas.

Preguntas en batería: Son aquellas que se planifican para realizarlas secuencialmente en función de la respuesta dada a la pregunta de la secuencia anterior. Su objetivo es profundizar en una información siguiendo el hilo de las sucesivas repuestas.

Preguntas de evaluación: Son preguntas dirigidas a obtener de la entrevistada información sobre cómo valora una serie de cosas o aspectos. Pueden proporcionar una valoración de carácter numérico o una valoración de carácter cualitativo.

Preguntas introductoras o motivadoras: Son las que se realizan al principio de la entrevista y que tienen como objetivo despertar el interés de la persona que se va a entrevistar, intentando motivarle y predisponerle favorablemente para la realización del cuestionario. Las repuestas a estas preguntas



generalmente, no se tienen en cuenta ya que en la mayoría de los casos su único objetivo es facilitar la entrevista.

## **5. RECOLECCION DE INFORMACION**

Para la recolección de los datos los realicé a través de encuestas y entrevistas dirigidas a los Abogados en libre ejercicio, Jueces, Fiscales, Usuarios de las vías y ciudadanía en la ciudad de Babahoyo donde existen fuentes necesarias para la realización de esta investigación, el objetivo de este proyecto es reducir el índice de contravenciones graves de primera clase, establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Este tipo de casos se viene dando desde hace tiempo, hay una sanción pero no es equitativa al daño ocasionado por los ilícitos que se cometieran.; las técnicas que aplicare son las encuesta la misma que son elaborados con preguntas de tipos cerradas abiertas mixtas, relacionadas al objetivo de nuestra investigación, las que se plantearon para que las respondan los encuestados y los encuestadores el cual me permitirán obtener datos cuyas opiniones me servirán mucho en esta investigación a realizar.

### **5.1 SELECCIÓN DE RECURSOS DE APOYO**

Para la realización de este proyecto de tesis he contado con el apoyo y tutoría de:

DR. VIVENTE ICAZA	DIRECTOR DE LA CARRERA
AB. MARCOS QUINTANA	LECTOR
MSC. CINTHIA VELASTEGUÍ	TUTORA

## CAPÍTULO IV

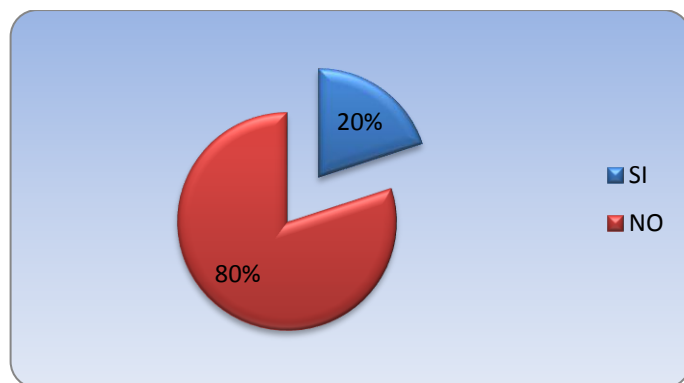
### 1. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

#### 1.1 ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS A LOS USUARIOS DE LAS VÍAS, ABOGADOS, JUECES Y FISCALES

1.- ¿Conoce usted sobre la problemática que conlleva al cometimiento de las contravenciones de tránsito?

SI \_\_\_\_ NO \_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
1	SI	30	20%
	NO	120	80%
TOTAL		150	100%



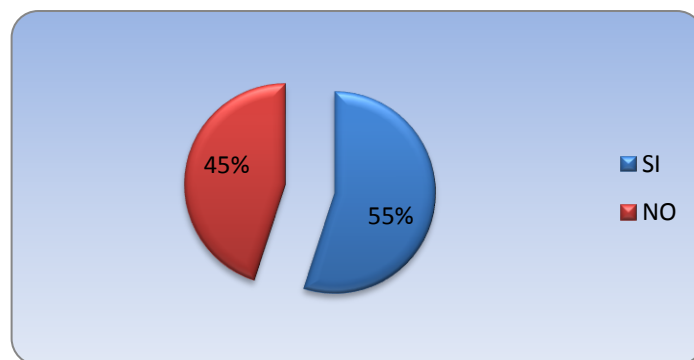
Análisis e Interpretación:

En un 20% las personas encuestadas supieron manifestar que si tienen conocimiento sobre el problema que conlleva al cometimiento de las contravenciones de tránsito mientras que un 80% de los encuestados, manifiestan no conocer sobre este problema.

2.- ¿Cree usted que es necesario crear más órganos de justicia para el despacho de las citaciones de tránsito?

SI\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
2	SI	83	55%
	NO	68	45%
TOTAL		150	100%



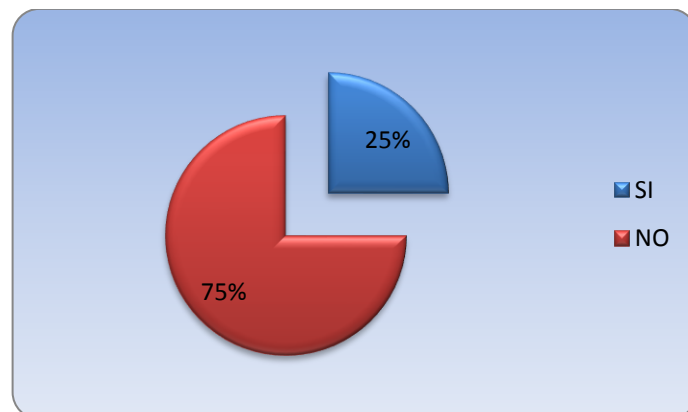
#### Análisis e Interpretación:

En un 55% las personas encuestadas supieron manifestar que si es necesario crear más órganos de justicia para el despacho de las citaciones de tránsito al momento de ser apeladas por el supuesto infractor mientras que un 45% de los encuestados, manifiestan que no es necesario ya que pagar los honorarios de un abogado para la apelación también conllevan a un sacrificio económico.

3.- ¿Conoce usted sobre las multas y sanciones de las contravenciones de tránsito?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
3	SI	38	25%
	NO	113	75%
TOTAL		150	100%



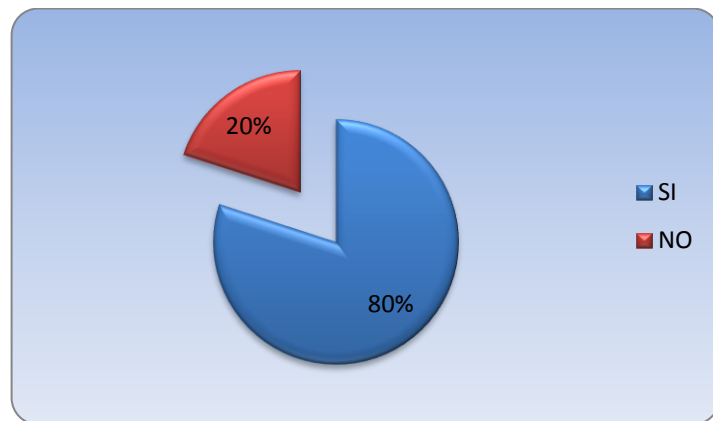
#### Análisis e Interpretación:

En un 25% las personas encuestadas supieron manifestar que si conocen sobre las multas y sanciones de las contravenciones de tránsito mientras que un 75% de los encuestados, manifiestan que no conocen sobre las multas y sanciones de las contravenciones de tránsito y no tienen idea a que problema legal los puede conllevar.

4.- ¿Cree usted que se afecta la libertad de las personas por los actos de imprudencia e irresponsabilidad de los usuarios de las vías?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
4	SI	120	80%
	NO	30	20%
TOTAL		150	100%



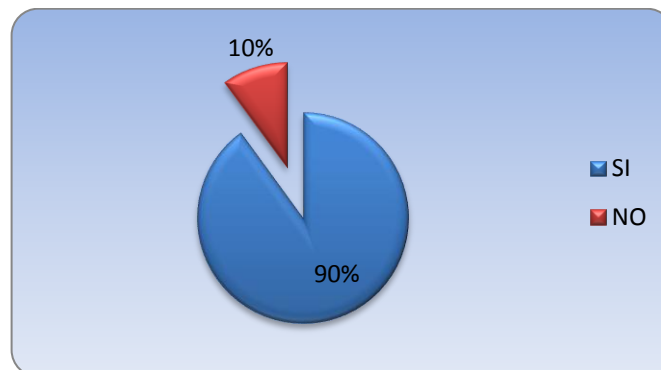
#### Análisis e Interpretación:

En un 80% las personas encuestadas supieron manifestar que si se afecta la libertad de las personas por los actos de imprudencia e irresponsabilidad de los usuarios de las vías mientras que un 20% de los encuestados, manifiestan que no ya que en las vías solo debe circular el factor máquina.

5.- ¿Considera indispensable la aprobación de un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que garantice la seguridad de las personas?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
5	SI	135	90%
	NO	15	10%
TOTAL		150	100%



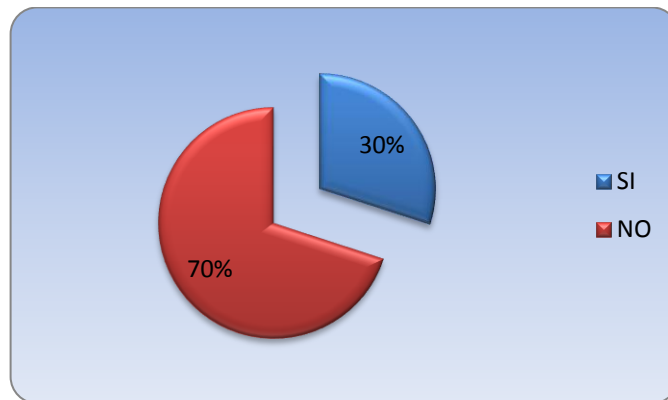
Análisis e Interpretación:

En un 90% las personas encuestadas supieron manifestar que si es indispensable la aprobación de un proyecto de reforma a la Ley de Tránsito mientras que un 10% de los encuestados, manifiestan que no es necesario porque no se cumplen a cabalidad.

6.- ¿Conoce la disposición de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre las contravenciones graves de primera clase?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
6	SI	45	30%
	NO	105	70%
<b>TOTAL</b>		<b>150</b>	<b>100%</b>



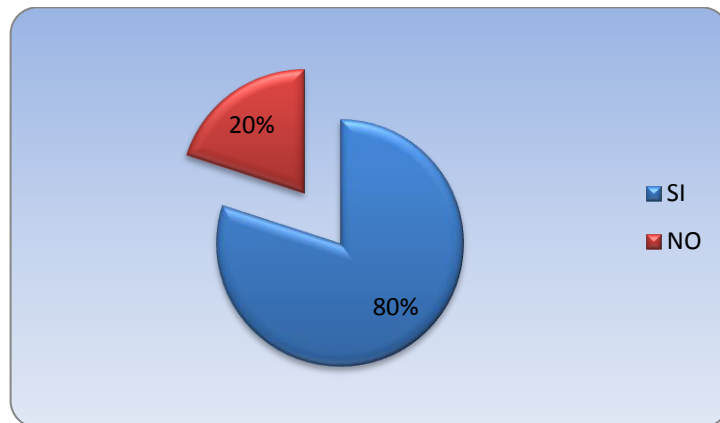
#### Análisis e Interpretación:

En un 30% las personas encuestadas supieron manifestar que si conocen la disposición de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre las contravenciones graves de primera clase mientras que un 70% de los encuestados, manifiestan que no la conocen y existe un vacío legal de las consecuencias del mismo.

7.- ¿Cree usted que los agentes de tránsito deban emitir volantes que tengan las consecuencias de las contravenciones de tránsito?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
7	SI	120	80%
	NO	30	20%
TOTAL		150	100%



#### Análisis e Interpretación:

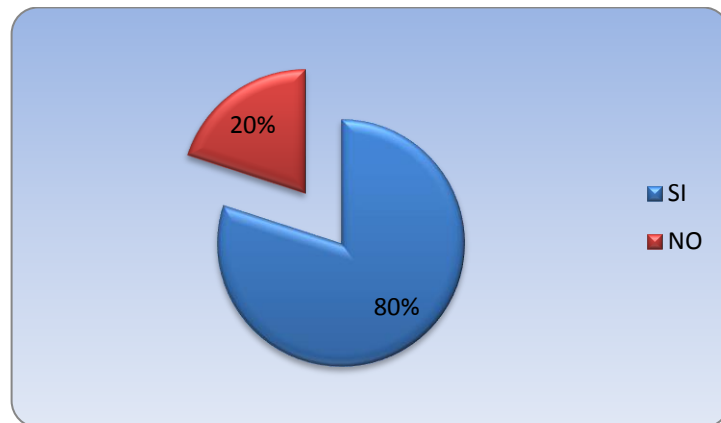
En un 80% las personas encuestadas supieron manifestar que los agentes de tránsito deban emitir volantes que tengan las consecuencias de las contravenciones de tránsito ya que ponen alerta la imprudencia de los usuarios de las vías mientras que un 20% de los encuestados, manifiestan que no es necesario porque de igual forma seguirán incurriendo al cometimiento de las mismas.



8.- ¿Cree usted que es necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial respecto a las contravenciones graves de primera clase?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
<b>8</b>	<b>SI</b>	120	80%
	<b>NO</b>	30	20%
<b>TOTAL</b>		<b>150</b>	<b>100%</b>



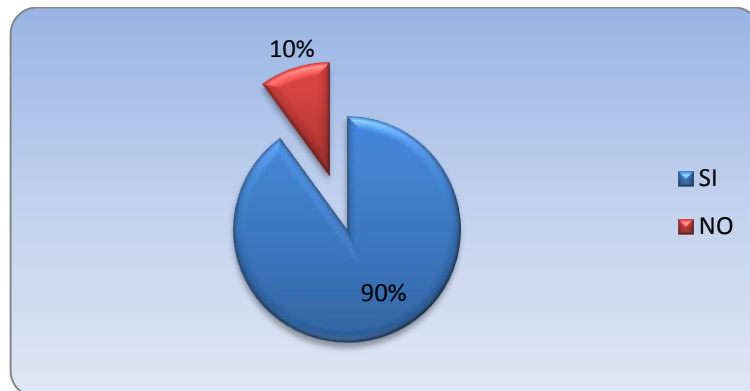
#### Análisis e Interpretación:

En un 80% las personas encuestadas supieron manifestar que si es necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para reducir considerablemente el índice de accidentes de tránsito en las vías mientras que un 20% de los encuestados, manifiestan que no es necesario.

9.- ¿Cree usted que es justo que las personas se envuelvan en un proceso legal para obtener el resarcimiento de los daños producto de la irresponsabilidad de los usuarios de las vías?

SI\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
9	SI	135	90%
	NO	15	10%
TOTAL		150	100%



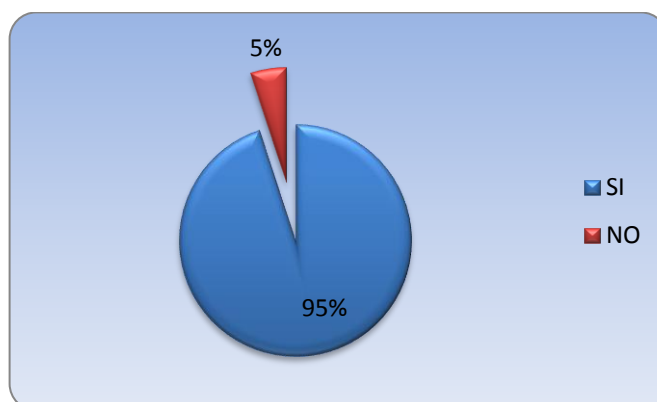
#### Análisis e Interpretación:

En un 90% las personas encuestadas supieron manifestar que sí es justo que las personas se envuelvan en un proceso legal para obtener el resarcimiento de los daños producto de la irresponsabilidad de los usuarios de las vías porque es una garantía que se les da a los afectados para reclamar lo que por ley les pertenece mientras que un 10% de los encuestados, manifiestan que no es necesario porque a veces la resolución del Juez no es justa en algunos casos.

10.- ¿Considera usted que la suspensión provisional de la licencia de conducir afectaría considerablemente al no cometimiento de las contravenciones de tránsito?

SI\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

ITEMS	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJES
<b>10</b>	<b>SI</b>	142	95%
	<b>NO</b>	8	5%
<b>TOTAL</b>		<b>150</b>	<b>100%</b>



#### Análisis e Interpretación:

En un 95% las personas encuestadas supieron manifestar que la suspensión provisional de la licencia de conducir afectaría considerablemente al no cometimiento de las contravenciones de tránsito ya que se estaría privando a las personas que infringen la Ley reiteradamente y así se evitaría malestar en la sociedad mientras que un 10% de los encuestados, manifiestan que no es necesario porque es un beneficio que a todos nos favorece.

## **1.2 VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS**

Mediantes las encuestas realizadas pude comprobar que lo establecido en las hipótesis se cumple puesto que la gran mayoría de las personas encuestadas supieron manifestar no estar de acuerdo con que las sanción y multa establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en las contravenciones graves de primera clase son muy leves y necesitan una reforma urgente para controlar la imprudencia de conductores irresponsables y así evitar malestar a las personas a la hora de transitar libremente por las vías sin ser víctimas de algún accidente producto de las mismas.

## CAPÍTULO V

### 1. CONCLUSIONES

- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se encuentra vigente desde el 7 de agosto del año 2.008 incorporó grandes cambios en el tránsito y seguridad vial, que tomó de sorpresa a conductores y peatones a nivel nacional, especialmente por sus sanciones drásticas que instituyó el sistema de reducción de puntos aplicado a las licencias de conducir.
- La principal causa de la comisión de contravenciones de tránsito en la ciudad de Babahoyo es la falta de cultura de circulación, cada conductor se siente dueño de la vía pública y pretende hacer lo que él quiere, sin tomar en cuenta que sus derechos terminan en donde nacen los derechos de los demás.
- Los conductores de automotores son muy confiados en las maniobras que ejecutan y piensan que ningún agente de tránsito visualiza dichas maniobras, entonces conducen en forma relajada, con negligencia e irresponsabilidad, sin tomar en cuenta que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos, esta conducta genera violación a la Ley Orgánica de Tránsito, por lo que son citados por los agentes de tránsito.
- La Ley Orgánica de Tránsito otorga poder a los agentes de control del tránsito, especialmente en las contravenciones por cuanto está en sus manos citar o no a los conductores de vehículos ante la presencia de una contravención de tránsito; por lo que en cumplimiento de sus delicadas funciones debe cumplir su trabajo respetando la ley, sin abusar de su autoridad; ejemplificando tenemos que puede citar a quien no obedece sus órdenes, lo cual es muy subjetivo; así lo dispone el artículo 142 literal a) de la Ley de la materia.

## 1.2 RECOMENDACIONES

- Los conductores de vehículos, profesionales y no profesionales; y, los peatones debemos cambiar de actitud. Es hora de tomar conciencia de la alta responsabilidad que representa conducir un vehículo y transitar por la vía pública.
- Tener un cabal conocimiento de las contravenciones de tránsito; conociendo la ley podemos cumplir nuestras obligaciones y exigir nuestros derechos. Si bien es cierto cuando entró en vigencia la nueva Ley de Tránsito todos desconocíamos su contenido, pero a un considerable tiempo y pese a los esfuerzos realizados por algunas Instituciones del Estado por difundir la normativa jurídica, no todos conocen su alcance, por lo que una de las causas para la comisión de las contravenciones de tránsito es su desconocimiento.
- Solicitar al poder legislativo, a través de sus asambleístas que reforme la Ley en cuanto al juzgamiento de las contravenciones de tránsito, las cuales deben estar respaldadas con prueba que obligatoriamente debe presentar el agente de tránsito; igualmente sugerimos que se sancione con penas más drásticas a quien conduzca un automotor sin haber obtenido licencia de conducir.
- Requerir de los Gobiernos de Turno y de los Ministros de Educación que como política de Estado garanticen la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación pública y privada del país en todos los niveles sobre las normas fundamentales y conocimiento pleno de la Ley de Tránsito y su reglamento, conforme lo prescribe el artículo 4 de la Ley Orgánica de Tránsito. Es necesario educar desde niños a todos los ciudadanos para que en su madurez hagan conciencia y respeten la Ley.

## **CAPÍTULO VI**

### **1. PROPUESTA**

#### **1.1 TITULO DE LA PROPUESTA**

Con la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 142 de las contravenciones graves de primera clase, se podrá garantizar la seguridad vial de los ciudadanos y reducir el índice de mortalidad en las vías.

#### **1.2 JUSTIFICACIÓN**

El presente trabajo es el resultado de una ardua investigación y análisis, que tiene como objeto crear una reforma en el Art. 142 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la que se manifiesta acerca de la Sanción y Multa de las Contravenciones Graves de Primera Clase.

Con esta reforma lo que se pretende concientizar a los usuarios de las vías del daño que provoca la imprudencia y negligencia a la hora de conducir un vehículo, a los afectados que en este caso es la ciudadanía, y así mantener el orden en las vías sin poner en riesgo la integridad de nadie.

Mediante la investigación puedo demostrar que la sanción y multa del articulado 142 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en cuanto a las contravenciones graves de primera clase son muy leves ya que no tiene ninguna importancia legal y económica para los infractores, es por eso que se debe agravar la sanción y multa ya que muchas veces los resultados de estos ilícitos lleva consigo un daño parcial o permanente de una persona haciéndolas a estas un grupo vulnerable de las vías a la hora de transitar libremente.

### **1.3 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA**

PROYECTO DE REFORMA DEL ARTICULADO 142 DE LAS CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL ECUATORIANO.

Artículo Primero: En el articulado 142 literales (a, b, c, f, j, k, l, m, n, p, q) refórmese la sanción y multa por:

Multa del 50% de la Remuneración Básica Unificada y suspensión provisional de la licencia de conducir por un periodo de 3 meses, además de la reducción de la mitad de los puntos que sean irrecuperables al momento de renovar la licencia de conducir; y, en caso de muerte de alguna persona producto de la negligencia del conductor del vehículo, prisión de 6 a 8 años en cualquiera de los casos.

La presente reforma del articulado 142 de las contravenciones graves de primera clase de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, entrará en vigencia a partir de su aprobación por la asamblea nacional.



**ANEXOS**



## CUESTIONARIO

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS SOCIALES Y DE LA  
EDUCACIÓN

Cuestionario dirigido a los usuarios de las vías, abogados, jueces y fiscales.

El presente cuestionario es con la finalidad de recolectar datos para la elaboración de mi trabajo de tesis "LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y LAS CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE EN EL CANTÓN BABAHOYO" previo a la obtención del título de Abogado de los tribunales de la República Del Ecuador.

### **ENCUESTA DIRIGIDA A LOS USUARIOS DE LAS VÍAS, ABOGADOS, JUECES Y FISCALES**

1.- ¿Conoce usted sobre la problemática que conlleva al cometimiento de las contravenciones de tránsito?

SI\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

2.- ¿Cree usted que es necesario crear más órganos de justicia para el despacho de las citaciones de tránsito?

SI\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

3.- ¿Conoce usted sobre las multas y sanciones de las contravenciones de tránsito?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

4.- ¿Cree usted que se afecta la libertad de las personas por los actos de imprudencia e irresponsabilidad de los usuarios de las vías?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

5.- ¿Considera indispensable la aprobación de un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que garantice la seguridad de las personas?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

6.- ¿Conoce la disposición de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre las contravenciones graves de primera clase?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

7.- ¿Cree usted que los agentes de tránsito deban emitir volantes que tengan las consecuencias de las contravenciones de tránsito?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

8.- ¿Cree usted que es necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial respecto a las contravenciones graves de primera clase?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

9.- ¿Cree usted que es justo que las personas se envuelvan en un proceso legal para obtener el resarcimiento de los daños producto de la irresponsabilidad de los usuarios de las vías?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

10.- ¿Considera usted que la suspensión provisional de la licencia de conducir afectaría considerablemente al no cometimiento de las contravenciones de tránsito?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_

## **BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA**

- LOTTTSV Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- RGALOTTTSV Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- CRE Constitución de la República del Ecuador.
- CPP Código de Procedimiento Penal.
- CP Código Penal.
- CPC Código de Procedimiento Civil.
- JPCTSV Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial.
- CPTTTSV Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.





## Cronograma De Actividades

TIEMPO																								
ACTIVIDAD	Dic./2011				Ene./2012				Feb./2012				Mar./2012				Abr./2012							
1. Escogida Del Tema.	x	x	x	x	x	x	x	x																
2. Recolección De La Información.					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				
3. Depuración De La Información.													x	x	x	x	x	x						
4. Aplicación De La Encuestas.																x		x						
5. Tabulación E Interpretación De Los Datos.															x	x	x							
6. Presentación Del Trabajo Investigativo.																		x						
7. Presentación De Las Propuestas.																		x			x	x	x	
8. Presentación Borrador.																		x			x	x	x	

## Gastos De Tesis

<b>ÍTEMS</b>	<b>VALOR</b>
Hojas.	\$ 40.00
Plumas.	\$ 3.00
Cuaderno.	\$ 3.50
Carpeta De Cartón.	\$ 4.00
Carpeta Plástica	\$ 7.50
Resaltador.	\$ 5,00
Impresiones	\$ 95.00
Corrector	\$ 3.00
Pen Drive	\$ 10.50
Internet	\$65.00
Copias	\$ 57.00
Viáticos	\$ 45.00
Empastado	\$ 25.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 363.50</b>