



**UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA**  
*La Universidad Católica de Loja*

**ÁREA SOCIOHUMANÍSTICA**

**TÍTULO DE ABOGADO**

**Aplicación de las reformas al Código Integral Penal en el procedimiento  
directo dentro de los delitos de tránsito.  
Línea de investigación: Derecho Público**

**TRABAJO DE TITULACIÓN.**

**AUTOR:** Arellano Tapia, Carlos Alejandro

**DIRECTORA:** Eguiguren Riofrío, María Beatriz, Mgtr.

**CENTRO UNIVERSITARIO SAN RAFAEL**

**2016**



*Esta versión digital, ha sido acreditada bajo la licencia Creative Commons 4.0, CC BY-NY-SA: Reconocimiento-No comercial-Compartir igual; la cual permite copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra, mientras se reconozca la autoría original, no se utilice con fines comerciales y se permiten obras derivadas, siempre que mantenga la misma licencia al ser divulgada. <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>*

*Abril, 2015*

## **APROBACIÓN DE LA DIRECTORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

Magister

María Beatriz Eguiguren

**DOCENTE DE LA TITULACIÓN**

De mi consideración:

El presente trabajo titulación: Aplicación de las reformas al Código Integral Penal en el procedimiento directo dentro de los delitos de tránsito. Línea de investigación: Derecho Público, realizado por Arellano Tapia Carlos Alejandro, ha sido orientado y revisado durante su ejecución, por cuanto se aprueba la presentación del mismo.

Loja, Noviembre del 2016

f).....

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS

“Yo Arellano Tapia, Carlos Alejandro declaro ser autor del presente trabajo de titulación: Aplicación de las reformas al Código Integral Penal en el procedimiento directo dentro de los delitos de tránsito. Línea de investigación: Derecho Público, de la Titulación de Abogado, siendo Mgtr. María Beatriz Eguiguren directora del presente trabajo; y eximo expresamente a la Universidad Técnica Particular de Loja y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales. Además, certifico que las ideas, conceptos, procedimientos y resultados vertidos en el presente trabajo de investigación son de mi exclusiva responsabilidad.

Adicionalmente declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 88 del Estatuto Orgánico de la Universidad Técnica Particular de Loja que en su parte pertinente textualmente dice: “Forman parte del patrimonio de la Universidad la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado o trabajos de titulación que se realicen con el apoyo financiero, académico o institucional (operativo) de la Universidad”.

f) .....

Autor: Arellano Tapia Carlos Alejandro

Cédula: 1716063399

## DEDICATORIA

A Dios por brindarme fortaleza y paz para trabajar de manera elocuente y dar siempre lo mejor de mi parte.

El presente trabajo lo dedico a mi familia, en especial a mi esposa Yadira Aguirre, y a mis hijas Yamile Arellano y Sarahí Arellano que son el eje fundamental en mi vida para desarrollarme como persona y profesional.

## **AGRADECIMIENTO**

Un agradecimiento especial a todos los docentes de la Universidad Técnica Particular de Loja por abrirme las puertas para mi desarrollo personal y profesional.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA.....	i
APROBACIÓN DE LA DIRECTORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS.....	iii
DEDICATORIA .....	iv
AGRADECIMIENTO .....	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS .....	vi
ÍNDICE DE TABLAS.....	viii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	ix
ÍNDICE DE ANEXOS.....	x
RESUMEN .....	1
ABSTRACT.....	2
INTRODUCCIÓN.....	3
CAPÍTULO I.....	6
MARCO TEÓRICO.....	6
1.1    Antecedentes .....	7
1.1.1    Reformas al Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito.....	7
1.1.2    Evolución de la Ley de Tránsito.....	9
1.1.3    Conductores.....	14
1.1.4    El propietario del vehículo.....	16
1.1.5    Peatón.....	18
1.1.6    Ciclista.....	19
CAPITULO II.....	20
2.    LOS DELITOS DE TRÁNSITO COMO INFRACCIONES CULPOSAS.....	20
2.1    Culpa.....	21
2.2    Conceptos sobre la causalidad y finalidad del derecho penal.....	23
2.3    Culpabilidad.....	24
2.3.1    Los presupuestos que justifican la punibilidad de la culpa.....	24
2.4    Elementos de la culpa.....	25
2.4.1    Negligencia.....	25
2.4.2    Imprudencia.....	26
2.4.3    Impericia.....	26
2.5    Delitos y contravenciones de tránsito.....	27
2.5.1    Delitos culposos de tránsito.....	27
2.5.2    Contravenciones de tránsito.....	28

2.6	Los procedimientos directos en delitos de tránsito .....	29
2.7	Lesiones causadas por accidente de tránsito .....	32
2.8	Accidentes de tránsito que produzcan daños materiales que no excedan las 30 remuneraciones básicas del trabajador. ....	36
2.9	Derechos de las víctimas.....	37
2.10	Derechos del procesado.....	39
	GLOSARIO DE TÉRMINOS .....	43
	CAPITULO III.....	49
3.	PROPUESTA PARA EL MEJORAMIENTO EN LA APLICACIÓN DE LAS REFORMAS AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LOS PROCEDIMIENTOS DIRECTOS DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO.....	49
3.1.	INTRODUCCIÓN: .....	50
	CAPÍTULO IV.....	53
4.	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS A LAS POBLACIONES DE ESTUDIO .....	53
4.1.	Metodología. ....	54
4.2.	Población de estudio.....	54
4.3.	Fuentes de información. ....	54
4.3.1.	Resultados de la encuesta a los ciudadanos.....	55
	CONCLUSIONES .....	65
	RECOMENDACIONES. ....	66
	BIBLIOGRAFÍA.....	67
	ANEXOS .....	71

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Lesiones causadas por accidente de tránsito en estado de embriaguez o bajo efectos de drogas .....	34
Tabla 2: Aplicación de multas .....	35
Tabla 3. ¿Usted está de acuerdo con que las penas de tránsito sean más severas? .....	55
Tabla 4. ¿Usted cree que el procedimiento directo agiliza el proceso penal? .....	56
Tabla 5. ¿Con respecto al tiempo en un juicio directo usted está de acuerdo con el tiempo? .....	57
Tabla 6. ¿Piensa que todos los procedimientos directos deben ser condenatorios?.....	58
Tabla 7. La unidad de fragancia debe de abrir y terminar un procedimiento.....	59
Tabla 8. ¿En un delito de tránsito con incapacidad menor debe ser de acción pública? ..	60
Tabla 9. ¿En un accidente de tránsito por estado etílico también debe existir prisión? ....	61
Tabla 10. ¿El juez debería dar paso a una suspensión condicional de la pena si hay embriaguez? .....	62
Tabla 11. ¿El conductor que se encuentre en estado etílico a cambio de ir a prisión por su falta? .....	63
Tabla 12. ¿Los conductores que se encuentren en estado etílico deberían suspender su licencia definitivamente si reinciden? .....	64

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. ¿Usted está de acuerdo con que las penas de tránsito sean más severas? .....	55
Figura 2. ¿Usted cree que el procedimiento directo agiliza el proceso penal? .....	56
Figura 3. ¿Con respecto al tiempo en un juicio directo usted está de acuerdo con el tiempo? .....	57
Figura 4. ¿Piensa que todos los procedimientos directos deben ser condenatorios? .....	58
Figura 5. La unidad de fragancia debe de abrir y terminar un procedimiento .....	59
Figura 6. ¿En un delito de tránsito con incapacidad menor debe ser de acción pública? .....	60
Figura 7. ¿En un accidente de tránsito por estado etílico también debe existir prisión?... ..	61
Figura 8. ¿El juez debería dar paso a una suspensión condicional de la pena si hay embriaguez? .....	62
Figura 9. ¿El conductor que se encuentre en estado etílico a cambio de ir a prisión por su falta? .....	63
Figura 10. ¿Los conductores que se encuentren en estado etílico deberían suspender su licencia definitivamente si reinciden? .....	64

## ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Encuesta aplicada .....	72
Anexo 2: Casos condenatorios procesados en la Judicatura del Ecuador entre enero y junio .....	74

## RESUMEN

En el pasado la Ley de Tránsito siempre ha sido manipulada por las diferentes instituciones que se encontraban a cargo, por lo que, con las nuevas reformas a las normas ahora vigentes hay una mejor aplicación de esta ley. Con la aplicación del Código Orgánico Integral Penal, y las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial se ha obtenido cambios sustanciales en lo que se refiere a contravenciones y delitos de tránsito. Es importante señalar que ahora existe una mejor cultura de conducción vehicular, a pesar de que todavía nos falta mucho por aprender. En cuanto a la aplicación del Código Orgánico Integral Penal se tuvieron que realizar reformas algunos artículos de tránsito de la normativa actual vigente para optimizar su ejecución, en esencia las reformas se encuentran bien elaboradas lo que no está correcto es la interpretación que dan los jueces para la ejecución de estas leyes. De igual manera el cumplimiento de la ley deberíamos cumplir todas las personas, pero sin perder nunca la objetividad y su orientación para las cuales fueron creadas.

**PALABRAS CLAVE:** Código Orgánico Integral Penal, Procedimiento Directo; Delitos de Tránsito.

## **ABSTRACT**

In the past the traffic law has always been manipulated by the different institutions that were in office, so that with the new reforms to the norms now in force there is a better application of this law. With the application of the Comprehensive Criminal Organic Code, and the amendments to the Organic Law on Land Transport, Traffic and Road Safety, substantial changes have been obtained in respect of traffic offenses and offenses. It is important to note that there is now a better culture of vehicular driving, a regret of what follows without much learning. As for the application of the Integrated Code of Criminal Integral, it will be seen that some articles of transit of the current legislation are being reformed in order to optimize their execution. In essence, the reforms are well elaborated. What is not correct is the interpretation given by the judges to The execution of these laws In the same way, the fulfillment of the law must fulfill all the people, but without losing the objectivity and its orientation for which they were created

**PALABRAS CLAVE:** Código Orgánico Integral Penal, Direct Procedure; Traffic offenses.

## INTRODUCCIÓN

El Código Penal Ecuatoriano ha sufrido varios cambios a lo largo de su historia política, social, y económica, por lo que se ha ido de alguna manera modificando de acuerdo a las necesidades del momento actual.

Actualmente el Código Orgánico Integral Penal es el que se halla en plena vigencia y que fue publicado en el Suplemento del Registro Oficial 180, el 10 de febrero del 2014, el cual preside desde el 10 de agosto del mismo año, con excepción de las disposiciones reformativas al Código Orgánico de la Función Judicial.

El nuevo Código Penal del Ecuador tipifica veinte nuevos delitos entre los cuales podemos mencionar el femicidio, la tortura, la usura, el terrorismo, entre otros, tipos penales que fueron incorporados en el Código Integral Penal, también se incorporan algunas disposiciones que responden a principios fundamentales del derecho penal, uno de ellos, la reparación integral que radica en la solución objetiva y simbólicamente que restituya en la medida de lo posible al estado anterior de la comisión del hecho y satisfaga a la víctima.

El nuevo Código Orgánico Integral Penal, además contiene reformas al Código de la Niñez y Adolescencia, a fin de garantizar la aplicación de régimen especial para los menores en conflicto con la ley penal, mediante la adopción de medidas socioeducativas privativas y no privativas de libertad.

Las reformas al Código penal y los reglamentos establecidos por los GAD'S en la materia de tránsito se fueron endureciendo cada vez más, para los que cometieran infracciones de tránsito, con el fin de concientizar a la ciudadanía, y por ende evitar más contravenciones en las vías.

Refiriéndonos un poco más a nuestro tema de interés dentro de un incidente de tránsito tenemos que tener claro que cualquiera que este sea siempre va a ser culposos mas no doloso, también es importante distinguir que una infracción puede convertirse en un delito o en una contravención.

Se convierte en un delito cuando los daños materiales ascienden a más de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y de igual manera cuando existan lesiones.

Es contravención cuando la suma de los daños materiales no supera los dos salarios básicos unificados, así como también existen otras clases de contravenciones como son:

de primera clase, segunda clase, tercera clase, cuarta clase, quinta clase, sexta clase, y séptima clase.

En cuanto a la normativa en materia de tránsito se ha visto algunos cambios realizados por los legisladores siempre con una mira al bienestar común de las personas involucradas en un tema de tránsito, con la mayoría de votos en el Pleno de la Asamblea Nacional aprobaron en segundo debate las reformas al Código Orgánico Integral Penal, por iniciativa del Ejecutivo.

Con la aplicación del nuevo Código Orgánico Integral Penal que entro en vigencia surgieron nuevos procedimientos más expeditos como es el procedimiento directo en el cual en una misma audiencia se simplifica y se acusa al presunto responsable llamándole máximo en diez días a otra audiencia en la cual se determinara ya la pena correspondiente al presunto infractor, este tipo de procedimiento es muy corto en cuanto se refiere a determinar una responsabilidad especialmente en casos que no se encuentran claros en los hechos, procesos que deberían tramitarse en procedimientos ordinarios y mas no en directos, casos ya se ha dado que en procedimientos directos el fiscal ha tenido que abstenerse de acusar en la audiencia de juzgamiento por eso es muy importante que el fiscal inicie un proceso directo cuando verdaderamente lo amerite evitando así el mal uso de estos procedimientos.

Con el Código Penal anterior, en un accidente de tránsito cuando el conductor se encontraba en estado etílico se tipificaba la infracción por los daños materiales más no el estado de embriaguez, de igual manera cuando existía una lesión menor de treinta días esta quedaba en acción privada y se resolvía mediante querrela.

Ahora la norma establece que cuando exista un accidente de tránsito y el conductor estuviere en estado etílico a más de tener su pena determinada por los daños materiales, también tendrá que ser juzgado por su estado de embriaguez.

Con la aplicación del Nuevo Código Integral Penal cuando hay accidentes de tránsito y el conductor se encuentre en estado etílico la fiscalía en la audiencia de flagrancia le formulará cargos dejándole en un procedimiento directo.

Anteriormente cuando se ocasionaba un accidente de tránsito y existían lesiones menor a treinta días el fiscal dejaba en acción privada, actualmente dice la norma que, cuando se hubiera ocasionado un accidente de tránsito y hubiera lesiones hasta treinta días igualmente se convierte en un delito de acción pública.

En la actualidad hay la disposición por el Consejo de la Judicatura que todo procedimiento será condenatorio aun cuando haya un acuerdo conciliatorio de cualquier manera debe haber la reparación integral a la víctima, por ejemplo en un accidente de tránsito que se instruya mediante una investigación previa y que era facultad del fiscal archivar el proceso siempre y cuando se hubiese llegado a un acuerdo reparatorio, ahora ya no es posible, ya que debe haber un culpable y si quisieran llegar a un acuerdo debe responsabilizarse alguna de las partes iniciándole así la fiscalía un proceso judicial en el cual se sancionara de acuerdo a la norma y se dictara mediante sentencia una reparación integral.

Es claro también que por consideración de los jueces en lo que se refiere a procedimientos directos en estado de embriaguez, no dar paso a una suspensión condicional de la pena, sancionándoles así a los procesados que cumplan días de prisión por el estado etílico, este actuar por parte de los jueces es muy reprochable ya que se estaría vulnerando los derechos de los ciudadanos.

En procedimientos directos también de alguna manera no se estaría cumpliendo a cabalidad lo que dice la norma ya que no puede ser aplicada en delitos contra la vida, y es el caso que en muchos accidentes de tránsito y por lesiones son abiertos este tipo de procedimientos, los cuales posteriormente las personas lesionadas en casas de salud mueren y el procesado es juzgado por lesiones y mas no por muerte, violentando lo que dice la ley.

Desde la perspectiva del procesado, por ejemplo, en un delito de tránsito con el agravante del estado de embriaguez y daños materiales si se estaría violando los derechos al procesado, en el sentido de que al momento que el defensor solicite al fiscal una suspensión condicional de la pena y esta sea negada en audiencia por el juez, existiría ya una transgresión a la norma.

Es así que, con la ejecución de la norma, se podrá evidenciar aciertos jurídicos como de la misma forma vacíos legales, de igual manera es muy poco el tiempo desde que entró en vigencia el Código Orgánico Integral Penal en el Ecuador como para criticar el desarrollo del mismo.

**CAPÍTULO I**  
**MARCO TEÓRICO**

## **1.1 Antecedentes**

### **1.1.1 Reformas al Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito.**

Con el propósito de hacer cumplir lo que dispone la norma en relación a materia de tránsito la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) ha tomado decisiones muy importantes para la realización de la misma, y así dar fiel cumplimiento a lo que dispone la ley de tránsito.

De la misma forma, los Gobiernos Autónomos descentralizados (GADs) que hayan asumido la competencia en materia de tránsito, de conformidad a lo que estipula la Disposición Transitoria Décimo Tercera dictarán la normativa para la ejecución de la pena no privativa de libertad, al igual que la Agencia Nacional de Tránsito la ha ejecutado. (www.ant.gob.ec, 2014)

Con la aplicación del Código Integral Penal en delitos de tránsito, que entro en vigencia desde Agosto del 2014, el Ejecutivo introdujo reformas a este cuerpo legal entre los cuales contempla cambios a 13 artículos, y entre los cuales se encuentra tránsito, reformas, las cuales se encuentran vigentes en la actualidad y que se están aplicándose en los procesos judiciales de tránsito en lo que se refiere a daños materiales y lesiones causadas en un accidente en estado de embriaguez.

Las reformas a la normativa actual, y en lo que se refiere a tránsito son dos cambios sustanciales que se realizaron al Código Orgánico Integral Penal, de los cuales reza lo siguiente:

Artículo 6.- En el artículo 380 agréguese después del cuarto párrafo uno que diga:

Si la persona se encontrare en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se impondrá la pena establecida para cada caso, aumentada en un tercio y pena privativa de libertad de treinta a cuarenta y cinco días. (Ley Orgánica Reformatoria del Código Orgánico Integral Penal, 2015)

Artículo 7.- En el artículo 415, sustitúyase el numeral 4 por el siguiente:

“4. Lesiones que generen incapacidad o enfermedad de hasta treinta días, con excepción de los casos de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar y delitos de tránsito.” (Ley Orgánica Reformatoria del Código Orgánico Integral Penal, 2015)

Con estas reformas que se realizaron a este nuevo Código Penal, y en cuanto al artículo 380 del Código Orgánico Integral Penal se agrega a más de la pena establecida la prisión

del conductor que se hallare en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, una vez que se encuentre ejecutoriada la sentencia el infractor tendrá que cumplir la pena privativa de libertad de 30 a 45 días de prisión según lo que disponga el juez en la audiencia de juzgamiento, claro está que también tendrá que cancelar la multa respectiva, reducción de puntos en su licencia de conducir, y la reparación integral a la víctima.

La reforma al artículo 415 del Código Integral Penal, en el cual se sustituye el numeral 4 que dice que las lesiones que generen incapacidad o enfermedad de hasta treinta días se convertirían ya en un delito de acción pública, en la cual intervendrá el fiscal por parte del aparataje estatal, cabe aclarar que de uno a tres días se convertiría en una contravención y que de cuatro a treinta días hablaríamos de un delito de acción pública.

Una vez ya determinada el tipo de acción penal y adecuado su antijuricidad, este tipo de lesiones es sancionado por el artículo 152 del Código Orgánico Integral Penal, en el cual se penaliza al responsable según los días de incapacidad del lesionado, posterior a esto el fiscal solicitará al juez la sanción correspondiente según los días de incapacidad de la víctima, esto es privación de libertad, la multa respectiva, puntos menos en su licencia de conducir y la reparación integral a la víctima.

Estas reformas en materia de tránsito que se realizaron por petición del ejecutivo, es a causa de muchos accidentes de tránsito que se dan a diario en las vías de nuestro país, por lo que no existe una concientización por parte de los conductores al momento de conducir un vehículo, ya sea este particular o de servicio público, así mismo es indispensable que las personas que conducen un vehículo o una unidad de transporte público tienen que ser responsables por sus propia vida y más aún de los pasajeros.

Anteriormente cuando existían lesiones causadas por un accidente de tránsito, anterior a la reforma estas quedaban en un delito de acción privada, dejando de alguna manera en indefensión ya que todas las personas no tienen la capacidad de contratar un abogado para poder defenderse, y que la mayoría de estos casos quedaban en la impunidad.

Con la actual reforma ahora estas personas son amparadas por parte del estado, defendiendo sus derechos que establece las leyes de nuestra Constitución y la normativa legal ya establecida en nuestra sociedad.

Ahora, y con el pasar del tiempo se tendrá que comprobar hasta qué punto este tipo de sanciones son eficaces y habrán dado resultado para que disminuya los accidentes de

tránsito en nuestro país, ya sean estos causados por estado de embriaguez, negligencia o imprudencia de los conductores.

Algo que si tenemos que destacar es que ahora en el gobierno actual se han tomado decisiones muy importantes en lo que se refiere al tránsito vehicular de nuestro territorio nacional, adoptando así medidas de política pública, en lo concerniente a la educación vial que todas las personas debemos conocer.

### **1.1.2 Evolución de la Ley de Tránsito.**

La movilización y tránsito de las personas, así como sus medios de transporte fueron evolucionando con el pasar del tiempo, si retrocedemos desde épocas muy remotas ya hubo una organización en cuanto a movilidad se refiere, iniciándose así varias formas de ordenación territorial para brindar un mejor servicio.

Según el manual de transito del siguiente autor se tiene que:

La misma necesidad de comercializar sus productos y poder trasladarse de un lugar a otro, crearon vías de acceso a dichas sociedades. Ahora hay que diferenciar que algunas vías de transporte y su reglamentación se desarrollaron unas mejoras que otras, en China por ejemplo es uno de los países que tuvo ya un tipo de reglamentos a lo que se refiere a la circulación y velocidad de sus medios de transporte, al igual que los Romanos crearon varias rutas que unieron Europa, Asia y África, para lo cual a cada cierta distancia lo señalaban con una piedra que lo llamaban "miliar, la que indicaba la distancia que faltaba por recorrer, para alcanzar la ciudad más cercana (Carrión, 1974, pág. 110)

La impericia y el ingenio del ser humano siempre han buscado la manera de trasladarse de un lugar a otro de la manera más cómoda, rápida y segura, es así que a inicios del siglo XVIII el hombre mediante motores deja atrás las carretas con animales.

En nuestro país uno de los primeros servicios de transporte fue el tranvía, esto a partir del año 1900, con el paso del tiempo fue desapareciendo este sistema de transporte, y de alguna manera se monopolizo el transporte en el Ecuador, cayendo en manos de pocas personas convirtiéndose en Cooperativas muy rudimentarias con el único fin de lucrar sin prestar el servicio requerido.

La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; que en dicho cuerpo legal se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento (Guerrero Vivanco , 1996, pág. 245)

Esta ley de tránsito se dividía en dos partes, la primera que se refería sobre la ley de tránsito y la segunda parte indicaba sobre las infracciones de tránsito, esta normativa constaba de 111 artículos, esta ley se fue modificando porque la organización del transporte paso por varias organizaciones, como consecuencia de esta ley aparece la Junta General de tránsito y la Dirección Nacional de tránsito la cual se encargaba de la regulación y control de tránsito a nivel nacional, en 1965 se promulga la nueva ley de tránsito aduciendo que hay vacíos jurídicos pero la verdadera razón para modificar esta ley era los intereses personales de la Federación Nacional de Choferes del Ecuador.

En 1966 el gobierno de turno remite el decreto para reformar dicha ley, quedando suspensa por la caída de dicho gobierno, y a cargo del nuevo presidente interino manda a revisar estas reformas emitiendo nuevos cambios en el año de 1966.

Posterior a estos sucesos el presidente José María Velasco Ibarra, reforma la parte administrativa de la ley de tránsito, cambiando la administración y control, proporcionándole a la Policía Nacional la competencia de esta ley, también bajo la presidencia de José Velasco Ibarra se suprime la Junta General de Tránsito y las Comisiones Provinciales, excepto la Comisión de tránsito del Guayas, creando en su remplazo el Consejo Superior de Tránsito y así otorgándole amplias facultades especialmente en el aspecto económico.

El mismo presidente del Ecuador quien creó el Consejo Superior de Tránsito, unos años más tarde en el año de 1972 lo vuelve a desintegrar por no haber cumplido sus obligaciones, y posterior a esto crea el Consejo Nacional de Tránsito.

En los años 80 más o menos se genera un problema en el transporte urbano por la eliminación del subsidio de la gasolina, esto debido a la guerra del Paquisha, pero la presión por parte de los choferes hizo que de alguna manera subsista este problema.

Las principales reformas a la ley de tránsito se han realizado anterior a los años 70 o 60, a partir de los años 80 en adelante se mantuvo esta ley reformas que hasta la actualidad se han mantenido a excepción de los últimos años que si se ha visto cambios sustanciales en este cuerpo legal.

Con los diferentes gobiernos de turno y las administraciones según la época, han sabido manipular las leyes de tránsito a su antojo, sin olvidar que las presiones políticas y los sindicatos siempre han impuesto sus decisiones frente al pueblo ecuatoriano.

También no tenemos que olvidar que las Cooperativas de transporte bajo amenazas y paros masivos organizados por ellos han tomado siempre las decisiones en cuanto a tránsito se refieren, y como ha sido costumbre paralizar las actividades del país con sus protestas infundadas con el único fin de beneficiarse ellos y nadie más que ellos.

Las personas que siempre acapararon el transporte en el Ecuador, y bajo la cortina de las Cooperativas y Sindicatos lograban continuamente sus objetivos, ya que ellos siempre han tenido secuestrado el transporte en nuestro país.

El Ecuador ha tenido que soportar varios atropellos por parte de los transportistas, es así que en años anteriores estas Cooperativas han bloqueado el servicio en todo el territorio nacional, dificultando el transporte y desarrollo del Ecuador.

Todo esto como antecedente en la evolución de la ley de tránsito, ley que hasta la actualidad se ha ido perfeccionando con el pasar del tiempo, y que con el nuevo Código Integral Penal si se ha endurecido dicha normativa, esto también se debe al aumento desmedido del parque automotor en nuestro país, y claro está que el gobierno actual constatando el desmedido aumento de accidentes de tránsito se vio en la necesidad de realizar un cambio a esta ley, y ahora con la aplicación de este nuevo Código solo queda esperar el acierto o desacierto de los legisladores en cuanto a tránsito se refiere.

## **ORGANISMOS RESPONSABLES DE LA PLANIFICACIÓN, CONTROL Y NORMATIVA DE LA LEY DE TRÁNSITO.**

Son Organismos responsables de planificar, controlar y emitir la normativa en cuanto a tránsito se refiere las siguientes entidades:

Art. 13.- Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes:

El Ministerio del Sector;

La Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados;

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, , 07-ago.-2008 Última modificación: 31-dic.-2014)

El Presidente de la República es quien definirá el Ministerio para que se encargue de la rectoría del Transporte Terrestre.

Anterior a las nuevas reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre la policía nacional era uno de los organismos encargados de la planificación y control del transporte terrestre, en la actualidad y con las reformas a la normativa en mención el municipio se encargó de la movilidad vehicular, por lo que es competencia de los GAD's ahora por su gestión autónoma descentralizada en los territorios que asumieron este tipo de responsabilidad. Para mi forma de ver la Agencia Nacional de Tránsito todavía le falta camino por recorrer en este tema, si bien es cierto ya tiene algún tiempo en el ejercicio de sus atribuciones en cuanto a transporte se refiere, pero todavía tiene muchas debilidades en cuanto a la planificación y control del tránsito vehicular.

“Art. 14.- El Presidente de la República, de conformidad con sus atribuciones d definirá el Ministerio que se encargue de la rectoría del sector del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y, del mismo modo, establecerá sus funciones, atribuciones y competencias”. (Ley Orgánica Reformatoria del Código Orgánico Integral Penal, 2015)

El presidente de la República será el encargado de definir el Ministerio que regulará el sector del transporte, de igual manera quien lo representará para la toma de decisiones en cuanto al transporte se refiere.

“Art. 16.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como el control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, a través de sus agentes civiles de tránsito en coordinación con los GAD'S y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, , 07-agosto-2008 Ultima modificación: 31-dic.-2014)

Del mismo modo la Agencia Nacional de Tránsito será el organismo encargado para la planificación, regulación y control del tránsito a nivel nacional, anterior a esta normativa Guayaquil contaba con la CTG que era la institución que se encargaba de dirigir el tránsito en esta provincia, ahora la Agencia Nacional de Tránsito es el único Órgano que regula a nivel nacional sin excepción alguna.

En la actualidad se ha descentralizado y desconcentrado las competencias administrativas y judiciales, con los Gobiernos Autónomos Descentralizados las competencias territoriales en cuanto a tránsito se refieren, con total autonomía en función de las mismas. Así lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Con el nuevo modelo de gestión del gobierno actual se descentraliza el manejo del tránsito en el Ecuador, creando un Ministerio del Sector, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, inhiendo a la Policía Nacional del transporte terrestre y asignando agentes civiles para la planificación, organización y operación del tránsito en el Ecuador, claro está con la creación de la Agencia Nacional para la regulación y control y con el apoyo de los Municipios Descentralizados y Autónomos para la ordenación de las multas en cuanto infracciones de tránsito.

Con la aplicación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y demás reglamentos si se ha descongestionado algunas instituciones que se encontraban a cargo del tránsito en el nuestro país, instituciones que más bien se desviaban de sus obligaciones legítimas que les correspondían realizar de acuerdo a su competencia.

También se generó empleo y capacitación a ciudadanos civiles para que realicen este arduo trabajo que es el del transporte y tránsito vehicular en nuestro territorio, brindando también un apoyo económico a cada Municipio Descentralizado y Autónomo de cada región y sector del país.

Es cuestión de tiempo y la experiencia de cada institución para su progreso y perfeccionamiento de los mismos, ya que con el crecimiento del parque automotor se tendrá que ir tomando políticas públicas como decisiones administrativas para el buen funcionamiento de los mismos.

### **ACTORES QUE INTERVIENEN EN EL TRÁNSITO Y LA MOVILIDAD.**

Los actores que intervienen dentro del tránsito y la movilidad son los conductores de vehículos que necesariamente no pueden ser los propietarios del mismo, el propietario del vehículo es el que tiene el título de propiedad de dicho bien y no puede ser necesariamente el conductor, y el peatón que es la persona que transita a pie en espacios públicos para poder trasladarse de un lugar a otro.

### **1.1.3 Conductores.**

Según la definición de conductor se obtiene que:

“Un conductor o chofer, es la persona que se encuentra capacitada para conducir un vehículo de motor contratada para transportar personas o mercancías. El chofer puede conducir su propio vehículo, o bien utilizar uno provisto por la persona u organización que lo contrata”. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2014)

En si un conductor puede ser el propietario del vehículo que se encuentra conduciendo o no, jurídicamente el conductor es directamente responsable por las personas que se encuentran en el vehículo y también por las otras personas que se encuentran en el exterior del mismo. De aquí la importancia del deber objetivo de cuidado que tiene que tener todo conductor y prever cualquier situación que pueda darse por negligencia del mismo u otros conductores.

En otros países cuentan con normas de convivencia entre conductores, peatones, etc. para una mejor movilidad en los espacios públicos. Normas que también nosotros deberíamos hacerlas acoplando a nuestra sociedad, incentivando así una mejor cultura de movilidad en nuestro país.

De ahí que surge la importancia de quien es el organismo encargado de emitir las licencias de conducir para llevar un mejor control, y proporcionar la capacitación adecuada para contar con mejores conductores, así como también profesionales aptos en el ramo.

Por lo que es necesario que ahora las entidades encargadas de la organización, planificación y control del tránsito vehicular realicen este tipo de proyectos para mejorar la movilidad vehicular y peatonal en nuestra sociedad.

La Agencia Nacional de Tránsito, que es ahora la Institución que se encarga de emitir las licencias de conducir, de igual forma del control de las escuelas de conducción y demás Centros de Capacitación para la obtención de la licencia, debe incentivar y proponer normas de movilidad pública.

Es importante transcribir el artículo donde hace mención de la licencia de conducir, que es el único documento habilitante para que una persona pueda conducir en nuestro país:

Art. 92.- La Licencia Constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la Agencia

Nacional de Regulación y Control. La Capacitación y formación estará a cargo de las Escuelas de conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.

Para el caso de los choferes profesionales los listados de los alumnos de los centros de capacitación deberán remitirse a la agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial máximo treinta días después de inicio el ciclo académico, la Agencia Nacional verificará la continuidad y asistencia permanente de los aspirantes, solamente los que concluyan y aprueben el curso podrán obtener la licencia de conducir. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, , 07-ago.-2008 Ultima modificación: 31-dic.-2014)

También es de vital importancia que con el nuevo modelo de gestión de la Agencia Nacional de Tránsito las licencias de conducir se operan por medio de puntos los cuales son reducidos según la infracción cometida, pienso que esto fue tomado como medida más de precaución para disminuir los accidentes de tránsito.

Refiriéndonos al conductor hacemos una aclaración en cuanto a una infracción de tránsito, por ejemplo, en un accidente de tránsito el conductor no necesariamente es el dueño del vehículo por lo que la sanción correspondiente se le impondrá a la persona quien conduce, esto sin dejar de lado que el dueño del vehículo es solidariamente responsable.

En la actualidad y con las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es muy importante tener presente que el conductor cuando cometa una contravención será notificado ese momento y sancionado directamente a la licencia de conducir, pero con las nuevas sanciones que son emitidas por medios electrónicos serán sancionados los propietarios de los vehículos que consten en el sistema de la Agencia de Tránsito mas no los conductores de los mismos, por lo que dichas sanciones serán solo pecuniarias en estos casos ya que se desconoce al conductor.

Por lo que es primordial en la actualidad realizar la legitimación de la compra y venta de un vehículo, dejando atrás esa mala costumbre de no legalizar, porque de eso dependerá muchas veces que la infracción cometida sea sancionada erróneamente.

Ahora en los Juzgados de Tránsito son muchos los usuarios que llegan a impugnar las foto multas, llegándose a enterar de estas infracciones por la notificación que le llega a su domicilio o lugar de trabajo con la sanción correspondiente, tomando en cuenta que estas personas vendieron su vehículo tiempo atrás sin haber legalizado dicha venta, y cuando

ya la Jueza les agenda una audiencia según su carga procesal no es más para ratificarse en la culpabilidad en la mayoría de los casos, ya que en su resolución el juez o jueza argumenta que estas personas tienen la responsabilidad de legalizar la venta de dicho vehículo.

En caso de un delito de tránsito es mucho más grave, ya que, si la persona que vendió un vehículo y no legalizo el bien, en un accidente de tránsito que resulten daños materiales o lesiones el dueño del vehículo será solidariamente responsable en una resolución judicial, y esto le acarrearía varios problemas al dueño anterior por eso es muy importante que la persona que realice una negociación termine el proceso legal correspondiente, evitándose así problemas judiciales en lo posterior.

Debemos tener claro que la persona que conduce un vehículo es quien tiene que tener presente el deber objetivo de cuidado, esto no es más que prever cualquier maniobra o acción por parte del conductor para evitar accidentes, y como también ya anotamos en líneas anteriores el conductor debe saber que es el responsable por la vida de los que lleva en su vehículo y por su vida misma.

#### **1.1.4 El propietario del vehículo.**

En el derecho, el dominio o propiedad, es el poder directo e inmediato sobre un objeto o bien, por lo que se le atribuye a su titular la capacidad de disponer del mismo, sin más limitaciones que las que imponga la ley. (CONASET, 2015)

El propietario de un vehículo asume la responsabilidad solidaria en cualquier tipo de accidente de tránsito, refiriéndose específicamente si su vehículo es conducido por otra persona, por eso es muy importante que el propietario siempre este de acuerdo o tenga conocimiento de este particular para que al momento que su vehículo sea conducido por alguien más tome las debidas precauciones, o si lo vendió realice el proceso de legalización de la venta de su vehículo evitándose así un proceso judicial en su contra. Para ello citamos el siguiente artículo:

Art. 380.- Daños materiales. - La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general.

En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles. (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

También en cuanto a contravenciones de tránsito, en algunos casos el propietario del vehículo es sancionado y mas no la persona que conduce, por lo que de igual forma es muy importante que el propietario del vehículo tenga conocimiento sobre qué tipo de infracciones son imputadas al propietario y no al conductor, por ejemplo con las foto multas y las foto radares que en la actualidad ya están siendo aplicadas en nuestro país a la persona que se le sanciona es al propietario mas no al conductor, de igual manera a los vehículos que se encuentran mal estacionados la sanción correspondiente es al propietario, por lo que la notificación directamente le va a llegar al dueño para que cancele la multa, así mismo es de vital importancia conocer que la penalidad generada por estas infracciones son solo penas pecuniarias mas no se incorpora la reducción de puntos a esta clase de infracciones.

Es necesario conocer que la Agencia Nacional de Tránsito a través de las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales, y Metropolitanos son quienes se encargan de subir la respectiva multa al sistema y generar el cobro de las mismas por medio de sus entidades financieras.

Es por eso que el propietario del vehículo debe conocer la Ley de Tránsito, así como el conductor esto refiriéndonos a unidades de transporte público que en la mayoría de los casos son conducidos por choferes, tomando en cuenta todo lo anterior, el dueño del vehículo debe por lo menos anticiparse o cerciorarse a quien entrega su vehículo para evitar cualquier infracción y que muy probablemente le tocara pagar a el mismo.

### 1.1.5 Peatón.

Un peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas. También se consideran peatones los que empujan cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones o las personas con movilidad reducida que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él. (Dirección General de Tráfico, 2014, pág. 7)

El peatón dentro del espacio público tiene también obligaciones como derechos que le ampara la Ley, entre los cuales tenemos los siguientes:

Hay que saber diferenciar entre peatón y transeúnte, mientras que el peatón es la persona que se traslada a pie de un lugar a otro sin utilizar ningún medio de transporte el transeúnte si lo puede hacer por ejemplo puede trasladarse en bicicleta, vehículo, metro, etc.

Como podemos darnos cuenta el peatón también tiene derechos como obligaciones, lamentable en la actualidad no existe una cultura de movilidad peatonal, peor aún un conocimiento más detallado de las normas establecidas en la Ley para poder moverse sin problema en lugares públicos, ya sea a pie, en bicicleta, metro, trolebús, etc.

Es muy importante destacar que en un accidente de tránsito refiriéndonos por ejemplo a un atropellamiento, no siempre el conductor va a ser el culpable y el atropellado la víctima, si bien es cierto cuando existe lesiones de una persona el procedimiento es la detención del conductor, pero sin olvidarnos que la otra persona también va estar con custodia policial, y en una audiencia de Calificación de Flagrancia el fiscal adoptara un procedimiento a seguir, claro está según la incapacidad para el trabajo, y más todos los informes periciales que cuente el fiscal para la audiencia , pero sin descuidar que el peatón también puede asumir la responsabilidad en un incidente de tránsito, por esto es muy primordial conocer las normas de seguridad y así trasladarnos de un lugar a otro sin exponernos ni exponer a otros.

Pienso que también como peatón tenemos una gran responsabilidad, primero para mantener la integridad personal de nosotros mismos como también de otras personas, por lo que si sería aconsejable que estas normas de seguridad fueran dictadas en las escuelas desde edades muy tempranas como una materia más de aprendizaje, creando una cultura de movilidad en la sociedad, evitando así accidentes de tránsito causados por peatones.

Otros países cuentan con manuales de movilidad para transeúntes, peatones, bicicletas, motorizados, etc. Este es un claro ejemplo de cómo poder dar a conocer a las personas

normas de movilidad en espacios públicos, organizando así de una mejor manera la circulación peatonal especialmente donde exista tráfico vehicular.

En nuestro país se ha descongestionado las competencias a través de los GAD'S, y de igual forma son ellos los encargados de proponer, analizar, ejecutar esta clase de acciones para la elaboración de manuales, folletos, revistas, convenios con periódicos de mayor circulación, etc. Todo esto con el único fin de servir a la comunidad, brindándoles una información adecuada de movilidad, estableciendo normas de seguridad para los transeúntes de cualquier tipo.

#### **1.1.6 Ciclista.**

En la actualidad en nuestro país el ciclismo se ha ido fortaleciendo cada vez más, a tal punto que ahora ya existen vías exclusivas para las mismas, hay muchas razones para el uso de bicicletas ahora en nuestro país como por ejemplo el aumento descontrolado del parque automotor, contaminación ambiental, salud, etc. Aún tenemos mucho que hacer en nuestro país para tener una mejor cultura de conducción y respetar a los demás transeúntes, por lo que si es necesario aportar con lo que esté a nuestro alcance para mejorar en temas de respeto, educación, y una mejor vialidad entre conductores, ciclistas, peatones, etc.

## **CAPITULO II**

### **LOS DELITOS DE TRÁNSITO COMO INFRACCIONES CULPOSAS.**

## 2.1 Culpa.

Debemos tener presente que los accidentes de tránsito son culposos, por lo que partiremos con algunos conceptos de culpa:

Es la producción de un resultado típicamente antijurídico por falta de previsión del deber de conocer, no solo cuando ha faltado al autor la representación del resultado antijurídico y sin ratificarlo. En esta fórmula va comprendida la culpa con representación (mal llamada con previsión) y sus diferencias del dolo eventual. (Jiménez de Azúa, 2005)

“Art. 27.- Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este Código”. (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

En una contravención o delito de tránsito debemos diferenciar que existe una culpa más no un afán de hacer daño con la intención de realizarla, por eso es una infracción más leve a diferencia de otras que si puede existir la intención de hacerlo, partimos de este contexto porque en un incidente de tránsito nadie sale a las calles con el fin de accidentarse o generar cualquier tipo de accidente vehicular, por lo tanto al existir este antecedente los legisladores tomaron las debidas consideraciones para aplicar las sanciones correspondientes.

Según la teoría causalista el delito culposo se genera en el daño mismo, a diferencia de la teoría finalista que dice que la culpa no se radica en el daño, sino en la violación del deber objetivo de cuidado.

La violación del cuidado es desvalorar de la acción del delito culposo. Este desvalor de acción no es simplemente un elemento constitutivo pero complementario del injusto, sino que lo injusto del delito culposo se funda únicamente en la existencia de la violación del cuidado y la falta de causas de justificación (Torio Lopez, 2012)

Si suponemos que las normas de tránsito me exigen ir en mi vehículo a mínima velocidad, revisar periódicamente los frenos, marcar parada, ir por la derecha, etc.; y yo, efectivamente cumplo con estas prescripciones y previsiones. Marchando con todas estas exigencias, sin embargo, golpeo con mi vehículo a un peatón que se me ha atravesado. La teoría causalista afirma: hay acción típica de homicidio, pues hubo una modificación del mundo exterior, hay antijurídica; el problema de si hubo o no previsión, si hubo o no cuidado por parte mía, se examina solo en el ámbito de la culpabilidad. Y comprobado que he sido respetuoso de las disposiciones, se me perdona por falta de culpa.

Ahora analicemos lo anterior y que es precisamente lo que crítica la teoría finalista: ¿cómo se dice que hay acción típica, ¿cómo se me dice que obre de manera antijurídica cuando yo estaba cumpliendo con todas las normas? ¿Acaso no se me está hablando de antijuricidad con base en la sola circunstancia que cause un daño? De nuevo entra aquí a jugar un papel trascendente la concepción de la antijuricidad: si ésta se radica en el valor de la acción, de mi comportamiento que no hace sino ajustarse a las normas del derecho, no se puede predicar un juicio dañino.

Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que no basta con la relación de causalidad física entre el comportamiento y el resultado; se necesita, además, que existe una relación plenamente probada entre la violación del deber objetivo de cuidado y el resultado.

Citamos el siguiente ejemplo citado por Franz Exner en el juzgado por el Tribunal Supremo de Alemania: “Un conductor descuidado atropella a un niño que se tira súbito a la calle, pero también lo hubiese atropellado si hubiera ido manejando con cuidado”; en este caso, se afirma, no se puede predicarse la responsabilidad. (Verdezoto, 2013, pág. 34)

En el esquema finalista del delito, los delitos culposos y los delitos dolosos se distinguen desde el injusto mismo y no apenas en el campo de la culpabilidad como lo ha pregonado la teoría causalista.

La culpa no hace parte de la culpabilidad como una de sus formas o grados o como un elemento de ella.

La esencia del delito culposo no está en el resultado sino en la indebida dirección de la acción que se orienta con la violación del deber objetivo de cuidado exigido en el acontecer social.

Los delitos dolosos y culposos se diferencian esencialmente en el campo de la acción típica y no apenas en el campo de la culpabilidad, como sostiene la teoría causalista.

La concepción de la antijuricidad está en íntima relación con la concepción que se tiene del derecho penal y su misión: es un orden de regulación de la conducta humana que protege bienes jurídicos comunitarios; tales valores se protegen de manera eficaz influyendo como conformador de la conciencia ética del ciudadano. En este contexto, se da prevalencia al desvalor de acción frente al desvalor de resultado.

La culpabilidad no se entiende como un mero vínculo psicológico entre el autor y el hecho, sino como el juicio de reproche que se hace al sujeto habiendo podido respetar el derecho

no lo hizo, o sea, por una lógica inherente a la relación de medio a fin, es decir, que se encuentra gobernada por un razonamiento de corte finalista, como exigencia del principio de proporcionalidad.

## **2.2 Conceptos sobre la causalidad y finalidad del derecho penal.**

**CAUSALIDAD.** - Para que éste pueda ser imputado precisa existir un nexo causal o una relación de causalidad, entre el acto humano y el acto producido. Existe esa relación causal cuando no se puede suponer suprimido el acto de voluntad humano, sin que deje de producirse el resultado concreto.

“Sería pues, un grave error creer que sólo ha de suscitarse controversia sobre la causalidad en aquellos casos en que la ley habla expresamente de “causar”.

Ha de plantearse el problema de la relación causal en todos los delitos dolosos o culposos, puesto que el acto requiere tal nexo entre el movimiento corporal y el resultado” (Jiménez de Azúa, 2005)

Para que persona imputable pueda responder de un hecho punible a ella atribuido es necesario que exista una relación causal o vínculo entre la acción y el hecho producido.

**FINALIDAD.** - A diferencia de la causalidad, es decir que exista el nexo causal, se debe valorar la finalidad del acto cometido.

Actividad final es un obrar orientado conscientemente desde el fin, mientras que el acontecer causal no está dirigido desde el fin, sino que es la resultante causal de los componentes causales existentes en cada caso.

Dicha de otra forma la finalidad es vidente, es decir se puede ver más o menos el desenlace de una actuación.

Mientras que la causalidad es ciega, por lo que no se puede evidenciar el fin de una acción.

Dado que la finalidad se basa sobre la capacidad de voluntad de prever, dentro de ciertos límites, las consecuencias del engranaje de la intervención causal, y merced a ellos dirigida de acuerdo a un plan a la consecución del fin, es la voluntad consciente del fin, que rige el acontecer causal, la columna vertebral de la acción final. Ella es el factor de dirección que sobre determina el acontecer causal exterior y en virtud de éste lo convierte en una acción dirigida finalmente. Sin ella, la acción quedará destruida en su estructura material y rebajada a un proceso causal ciego. La voluntad final pertenece, por ello, a la acción como factor integrante, ya que, y en la medida en que, configura objetivamente el acontecer exterior (Welzel, Derecho Penal, 1956)

## **2.3 Culpabilidad.**

Es importante señalar lo que indica el Código Orgánico Integral Penal en cuanto a la culpabilidad se refiere:

Art. 34.- Culpabilidad.- Para que una persona sea considerada responsable penalmente deberá ser imputable y actuar con conocimiento de la antijuricidad de su conducta. (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

En su más propio sentido, es solamente la reprochabilidad como valoración de la voluntad de acción; objeto de esa valoración es la voluntad antijurídica de la acción.

La voluntad, para ser “antijurídica”, tiene no sólo que referirse a un hecho de esta naturaleza sino tener conciencia de ello, pues sólo se puede querer lo que se conoce; con ello nos hallamos de nuevo en el reconocimiento de que “aquella cualidad de la acción que posibilita el reproche” o la esencia de la culpabilidad; consiste en la determinación voluntaria a realizar un hecho antijurídico, sabiendo que lo es”. (Villalobos, 1960)

La culpabilidad no es más que hacer algo sabiendo que tiene que tener presente algunas condiciones o prevenciones y que al pesar de ello no lo hace, por eso este tipo de conducta siempre va ser censurable y sancionado dentro del tipo penal que le corresponde y este encuadra dentro de la culpa.

Las infracciones de tránsito son un claro ejemplo de este tipo de conducta, más bien dentro de este tipo penal se encajaría la imprudencia, negligencia, impericia, temas que trataremos y analizaremos posteriormente.

Es importante destacar que en la culpa no existe el dolo, es decir que no se actúa con el fin de causar daño, sino que actuamos sin prever las consecuencias de algo pero si sabemos de alguna manera que si no respetamos o conducimos con precaución puede haber un efecto perjudicial hacia nosotros mismos y de los demás.

### **2.3.1 Los presupuestos que justifican la punibilidad de la culpa.**

Entre los presupuestos de la culpa tenemos las siguientes:

*Haber incurrido en una conducta ilícita;* se habla de una culpa genérica en caso de negligencia, imprudencia, impericia. De culpa específica en caso de inobservancia de leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas. La conducta ilícita puede consistir en acciones u omisiones.

*La previsibilidad del evento derivada de la conducta ilícita;* Tal noción tiene dentro de la ciencia penal una doble connotación que permite distinguir claramente entre la llamada previsibilidad objetiva y la denominada la previsibilidad subjetiva. Así, cuando desde un punto genérico puede decirse que un curso causal o uno de sus resultados puede ser previsto por el ser humano; se está haciendo alusión a la previsibilidad objetiva, en cuando no interesa el análisis de la situación concreta en la que una persona específica se encontraba, sino la simple posibilidad genérica, de prever la forma de desarrollo de un suceso, o eventualmente sus consecuencias. Por el contrario, cuando se efectúa un estudio de la situación concreta, tomando en consideración tanto al autor como personal individual, como las especiales circunstancias dentro de las cuales se encontraba, para con base en ello emitir un pronóstico sobre la posibilidad de prever la forma como un suceso habrá de desarrollarse; o las consecuencias que él habrá de acarrear, se está aludiendo a la previsibilidad subjetiva, en la cual no interesa ya el hombre como género abstracto; sino un determinado individuo en una situación concreta.

*El nexo de causalidad entre la conducta ilícita y el evento realizado.*

## **2.4 Elementos de la culpa.**

Los elementos de la culpa según la teoría de la Ley son:

Existencia de un daño con tipicidad penal;

La existencia de un estado subjetivo de culposidad consistente en imprevisión, falta de represión, negligencia, imprudencia, falta de cuidado o impericia manifiesto por medio de actos o de omisiones;

Relación de causalidad física, directa o indirecta, entre los actos u omisiones y el daño resultante; imputación legal del daño sobre quien por su estado subjetivo de culposidad, produjo el acto o la omisión causal. En cuanto a la relación causal, ha de existir, aunque la Ley no lo precise.

### **2.4.1 Negligencia.**

Es aquella forma de culpa en que el agente no previó la posibilidad de que se produjeran las consecuencias socialmente peligrosas de su acción u omisión, aunque podía y debía preverlas. (Aguilar Caivinagua, 2016)

En la negligencia delictiva el agente no prevé las consecuencias socialmente peligrosas de su acción. La esencia de la culpa en este caso está en que la persona, teniendo la posibilidad real de prever las consecuencias socialmente peligrosas de las acciones por ellas cometidas, no empleó sus energías psíquicas para llevar a cabo los actos volitivos necesarios que evitaran esas consecuencias.

De este modo; la responsabilidad penal por la negligencia delictiva se presenta únicamente cuando se comprueba que el agente, en determinadas circunstancias, no solo debía sino que también podía, dadas sus cualidades subjetivas (criterio subjetivo), prever las consecuencias socialmente peligrosas de sus acciones.

#### **2.4.2 Imprudencia**

En la imprudencia, la omisión de los cuidados por el autor, se manifiesta en una conducta cuya peligrosidad para las personas, bienes o intereses ajenos reside en sí misma. La ligereza del autor no es, como en la negligencia, inofensiva en sí, sino que es la causa activa del peligro.

También tiene razón Rivarola al decir que “La imprudencia indica con mayor exactitud la acción positiva, contraria a la buena previsión, y de la cual debe uno abstenerse”. Nuestros juzgados y Tribunales han declarado que son conductas imprudentes, por ejemplo: conducir el vehículo rozando la vereda por la que transita considerable número de peatones, o conducir a excesiva velocidad en estado de ligera alcoholización, o hacerlo en condiciones de mala visibilidad; ponerse voluntariamente en estado de ebriedad, etc. A través de esta enumeración ejemplificativa es posible advertir que la ligereza imprudente puede estructurarse en las formas más diversas.

La imprudencia a diferencia de la impericia existe cuando sin la práctica y sin la obtención del título habilitante ejerce un oficio, generando así una temeridad que va a desembocar en un peligro.

#### **2.4.3 Impericia.**

La impericia no es más que la falta de conocimiento de alguna actividad específica, por lo general esto se puede palpar más en las personas jóvenes que realizan varias acciones sin su debido juicio, y de ahí surge la impericia, que en lo posterior puede causar varias consecuencias ajenas a nuestra voluntad.

Entonces tenemos, que la impericia es una falta de saber teórico o práctico de la materia del propio oficio. Es falta de sabiduría o de experiencia. Tampoco puede ser falta de habilidad en cuanto no se posea una cierta medida de capacidad inteligencia o predisposición para actuar en el oficio. La impericia es una ausencia de saber o de habilidad reprochable, porque ejerce el arte o profesión mediante ella, constituye ya de por sí, una amenaza general de producir daños.

Ni el cuidado ni la prudencia excluyen el obrar imperito. La negligencia y la imprudencia son omisiones de resguardos en el acto, en tanto que la impericia es una omisión de los resguardos de capacitación, que en su manifestación práctica puede coexistir con la atención, y meticulosidad más evidente, porque éstas no vuelven concienzudo el acto. (Aguilar Cavinagua, 2016)

Es una forma especial de culpa que se presenta en el ejercicio de ciertas actividades que requieren conocimientos o destrezas especiales: cirugía, manejo de máquinas peligrosas, etc. En el fondo se reduce a la imprudencia o negligencia.

## **2.5 Delitos y contravenciones de tránsito.**

### **2.5.1 Delitos culposos de tránsito.**

En los delitos de tránsito cuando exista un accidente en donde existan daños materiales superiores a dos salarios básicos unificados o lesiones causadas por el accidente mismo, el procedimiento consiste en la retención de los conductores el momento del incidente y trasladarlos a una audiencia de flagrancia en donde se resolverá la situación jurídica de los participantes en este hecho. (Pérez Y, 2014)

Si existiera daños materiales no procederá la prisión preventiva sino se derivará a una investigación previa para determinar la responsabilidad de uno de los participantes. (Pérez Y, 2014)

Con la reforma actual, en materia de tránsito cuando exista daños materiales y como agravante el conductor se encuentre en estado etílico, se agregara a más de la pena que consiste en la reducción de puntos y multa la prisión por el estado de embriaguez, esto tendrá que cumplirlo una vez ejecutoriada la sentencia.

En caso que exista lesiones el fiscal remitirá una orden que consista que un perito especializado evalúe la incapacidad para el trabajo de la persona lesionada, según el resultado de esta evaluación el fiscal adoptará el procedimiento a seguir. Solo cuando

exista una lesión mayor a 90 días el fiscal pedirá prisión preventiva para asegurar la comparecencia del procesado al juicio respectivo. (Zambrano Pasquel, 2009)

Igualmente, con la reforma las lesiones que sean menores a treinta días y mayores de cuatro serán admitidas como un delito de acción pública en donde intervendrá un fiscal para que siga el procedimiento respectivo, defendiendo los derechos de las personas que están siendo vulneradas.

### **2.5.2 Contravenciones de tránsito.**

Existe una contravención de tránsito cuando los daños materiales de un vehículo no exceden de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, o también cuando en un accidente de tránsito exista lesiones de una persona menor a tres días. (Asociación de Escuelas de Conducción, 2011)

De igual forma existen muchas infracciones de tránsito que son sancionadas según su gravedad y las cuales están divididas en siete clases de contravenciones.

En la contravención que es sancionada por estado de embriaguez el proceso para la recuperación del vehículo no es tan escueto ya que para la respectiva devolución del mismo la jueza o juez requerirá el pago o el convenio de pago de la multa pertinente aunque no establezca así la norma, además de un escrito realizado por un abogado solicitando la orden de devolución. (Ley Orgánica Reformativa del Código Orgánico Integral Penal, 2015)

Referente a la persona que conduzca sin haber obtenido la licencia de conducir será sancionado con privación de libertad y una multa de un salario básico unificado del trabajador en general, es la única excepción donde la norma establece que para la devolución del vehículo deberá pagar antes la multa impuesta por el juzgador caso que en otras contravenciones no sucede. (Corte Nacional de Justicia, 2016)

Dentro de la contravención de daños materiales podemos citar que es una de las pocas contravenciones que podemos impugnar si fuera el caso, y así demostrar la inocencia o culpabilidad de los participantes. (Corte Nacional de Justicia, 2016)

Por lo general en contravenciones usuales es muy difícil impugnar, a excepción de ciertos casos en donde se demuestre la inocencia ante el juez competente.

También es muy importante destacar que las unidades judiciales contravencionales se encuentran descongestionadas y sectorizadas ya que según el lugar donde fue cometida la infracción se impugna a dicha citación emitida por el agente de tránsito.

Ahora en las Unidades Judiciales se cuenta con la presencia de la Defensoría Pública, institución que brinda sus servicios de manera gratuita a falta de un defensor particular.

Es imprescindible conocer que las infracciones impuestas por foto radar o foto multa son solo pecuniarias y no procede la reducción de puntos por lo que se desconoce la identidad del conductor. Estas infracciones son inimpugnables en su gran mayoría por lo que existe ya una prueba en el cual se indica la falta cometida.

Considero de igual forma de gran valor dar a conocer que actualmente estas infracciones tomadas por foto radar y foto multa están en algunas ocasiones son sancionadas en lo que se refiere a la reducción de puntos, lo cual no es pertinente porque en este tipo de infracciones se desconoce al conductor del vehículo, y claro esta se convierte en un trámite engorroso para solicitar la devolución de los mismos, realizando un escrito a la Agencia Nacional de Tránsito para pedir que le restituyan los puntos a la licencia de conducir después de un largo tiempo de espera.

En el caso de las infracciones por mal estacionamiento igualmente cabe destacar que cuando no se encuentra el conductor la pena es la multa correspondiente al dueño del vehículo, sin reducción de puntos ya que se desconoce el verdadero conductor de ese momento, pero en algunos casos se está reduciendo también los puntos a la licencia de conducir sin tener ningún destinatario en la boleta emitida por el agente suscriptor por lo que en este caso asimismo cabe la impugnación respectiva. (Agencia Nacional de Tránsito, 2012)

Por lo general las contravenciones que son impugnadas en la actualidad son ratificadas la culpabilidad ya que el juez se remite a la versión del agente suscriptor de dicha boleta, pocos son los casos en que el presunto contraventor puede desvirtuar dicha infracción, claro está con todas las pruebas justificables que pueda presentar en audiencia para demostrar su inocencia.

## **2.6 Los procedimientos directos en delitos de tránsito**

En lo que se refiere a los procesos judiciales independientemente a la materia de tránsito, siempre se han caracterizado por su lentitud en el proceso de las mismas, por lo que hoy

en día se han simplificado en algunos casos en donde es procedente la aplicación de procedimientos mucho más rápidos y efectivos.

Con la aplicación del nuevo Código Orgánico Integral Penal, ya se viene desarrollando de una manera más expedita algunos procesos en que antes se tomaban un poco más en tiempo resolverlos, dando paso así a una mejor administración de justicia y respondiendo de una manera más ágil el clamor de las personas que están siendo vulneradas en esos momentos, entendiendo claro está que no en todos los casos se puede aplicar ciertos procedimientos, más solo cuando el fiscal cuente con todos los elementos de convicción para poder abreviar dichos procesos.

Con esta clase de procedimientos la fiscalía ha descongestionado su carga laboral de cierta forma, e incluso los jueces han podido despachar sus causas de una manera más eficiente reduciendo igualmente sus procesos por resolver.

Es importante indicar lo que establece el Código Orgánico Integral Penal a lo que se refiere al procedimiento directo:

Art. 640.- Procedimiento directo.- El procedimiento directo deberá sustanciarse de conformidad con las disposiciones que correspondan del presente código y las siguientes reglas:

Este procedimiento concentra todas las etapas del proceso en una sola audiencia, la cual regirá con las reglas generales previstas en este Código.

Procederá en los delitos calificados como flagrantes sancionados con pena máxima privativa de libertad de hasta cinco años y los delitos contra la propiedad cuyo monto no exceda de treinta salarios básicos unificados del trabajador en general calificado como flagrantes.

Se excluirán de este procedimiento las infracciones contra la eficiente administración pública o que afecten a los intereses del Estado, delitos contra la inviolabilidad de la vida, integridad y libertad personal con resultado de muerte, delitos contra la integridad sexual y reproductiva y delitos de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar.

La o el juez de garantías penales será competente para sustanciar y resolver este procedimiento.

Una vez calificada la flagrancia, la o el juzgador señalará día y hora para realizar la audiencia de juicio directo en el plazo máximo de diez días, en la cual dictará sentencia.

Hasta tres días antes de la audiencia, las partes realizarán el anuncio de pruebas por escrito. De considerar necesario de forma motivada de oficio o a petición de parte la o el juzgador podrá suspender el curso de la audiencia por una sola vez, indicando el día y hora para su continuación, que no podrá exceder de quince días a partir de la fecha de su inicio.

En caso de no asistir la persona procesada a la audiencia, la o el juzgador podrá disponer su detención con el único fin de que comparezca exclusivamente a ella. Si no se puede ejecutar la detención se procederá conforme a las reglas de este Código.

La sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este código, es de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial.” (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

En un estudio realizado sobre los procedimientos directos en delitos de tránsito desde el mes de Enero del año en curso hasta marzo del mismo año, en la Defensoría Pública del Ecuador se registraron los siguientes procedimientos directos:

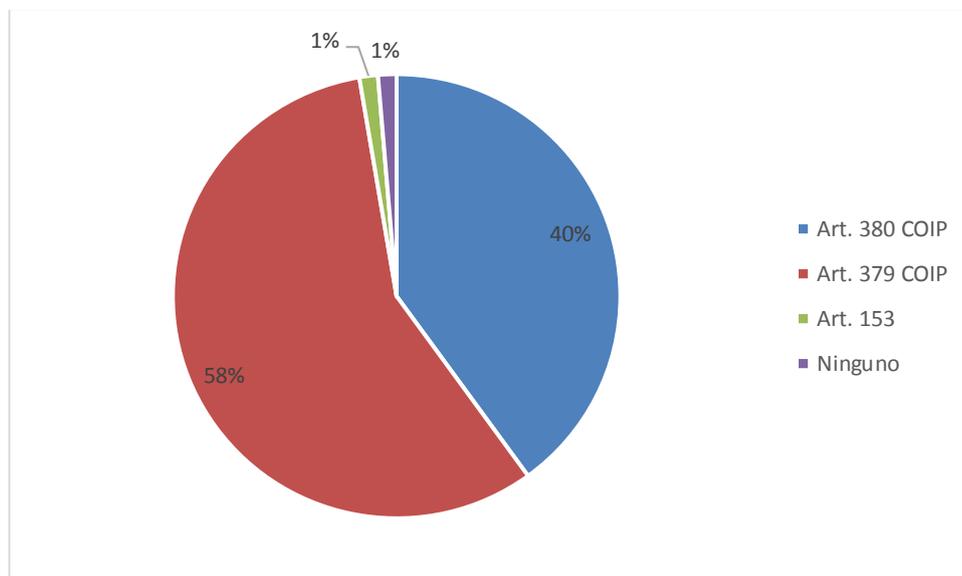


Figura 1. Procedimientos directos condenatorios entre Enero y Marzo 2016  
Fuente: Defensoría Pública del Ecuador (ANEXO 1)  
Elaboración: El Autor

Como podemos darnos cuenta todos estos procesos penales de tránsito que se dieron con representación de la Defensoría Pública, en su totalidad son condenatorios.

Aquí hay algo que rescatar para mi forma de ver, y es que el fiscal que conoció la causa y paso la audiencia de flagrancia debe también ser el mismo quien lleve dicho procedimiento hasta culminar el mismo, así no habría una contradicción entre la fiscalía misma.

## **2.7 Lesiones causadas por accidente de tránsito**

Antes de la reforma al Código Orgánico Integral Penal, dentro de los delitos de tránsito cuando la incapacidad era hasta treinta días la acción penal era privada y resuelta por medio de querrela, esto daba cabida a que las personas dejaran abandonada la causa por falta de recursos económicos ya que tenían que contratar los servicios profesionales de un abogado particular.

Con la nueva reforma al Código Orgánico Integral Penal, se estableció que incluso con una incapacidad de hasta treinta días y mayor de cuatro como lo establece la norma actual se convierte en un delito de acción pública, no dejando así en la indefensión a las personas que requieren una justicia real y legítima como lo establece la Constitución.

Es importante citar lo que dice el artículo ya reformado en cuanto a lesiones del Código Orgánico Integral Penal:

“Art. 415.- Ejercicio privado de la acción penal.- Procede el ejercicio privado de la acción en los siguientes delitos: Calumnia; Usurpación; Estupro  
Lesiones que generen incapacidad o enfermedad de hasta treinta días, con excepción de los casos de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar y delitos de tránsito”.  
(Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

En los delitos de tránsito cuyos resultados fueren lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 del Código Orgánico Integral Penal reducidas en un cuarto (1/4) de la pena mínima prevista en cada caso. (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

Si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152 del Código Orgánico Integral Penal, incrementadas en un tercio (1/3) y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad (1/2) de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

Además, serán sancionadas con la reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Es importante conocer lo que establece el Art. 152 del Código Orgánico Integral Penal vigente:

Art. 152.- Lesiones.- la persona que lesione a otra será sancionada de acuerdo con las siguientes reglas:

Si como resultado de las lesiones se produce en la víctima un daño, enfermedad o incapacidad de cuatro a ocho días, será sancionada con pena privativa de libertad de treinta a sesenta días.

Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de nueve a treinta días será sancionada con pena privativa de libertad de dos meses a un año.

Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de treinta y uno a noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años.

Si produce a la víctima una grave enfermedad o una disminución de sus facultades físicas o mentales o una incapacidad o enfermedad, que no siendo permanente supere los noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.

Si produce a la víctima enajenación mental, pérdida de un sentido o de la facultad del habla, inutilidad para el trabajo, incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano o alguna grave enfermedad transmisible o incurable, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años.

Si la lesión se produce durante concentraciones masivas, tumulto, conmoción popular, evento deportivo o calamidad pública, será sancionada con el máximo de la pena privativa de libertad prevista para cada caso, aumentada en un tercio.

La lesión causada por infringir un deber objetivo de cuidado, en cualquiera de los casos anteriores, será sancionada con pena privativa de libertad de un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Para la determinación de la infracción del deber objetivo de cuidado se considerará lo previsto en el artículo 146.

No serán punibles las lesiones derivadas de acciones terapéuticas ejecutadas por profesionales de la salud en cumplimiento del principio de necesidad que precautele la salud del paciente. (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

Con un cuadro referencial se graficará la aplicación del Art. 152 del código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito, cuando el conductor se encuentra en estado normal:

La situación difiere cuando el conductor se encuentra conduciendo en estado de embriaguez:

Tabla 1: Lesiones causadas por accidente de tránsito en estado de embriaguez o bajo efectos de drogas

<b>INCAPACIDAD FÍSICA</b>	<b>ART. 152 COIP</b>	<b>PRISIÓN</b>	<b>SUSPENSIÓN LICENCIA</b>	<b>PUNTOS</b>	<b>OTROS</b>
4-8 Días	30-60 Días	80 Días	30 Días	10	El propietario será responsable solidario por los daños civiles.
9-30 Días	60-365 Días	1 Año 3 Meses 25 Días	6 Meses 2 Días		
31-90 días	1-3 Años	4 Años	1 año 6 Meses		
+ 90 Días	3-5 años	6 Años 8 Meses 3 Días	2 años 6 Meses		
Enajenación mental, pérdida de un sentido o de la facultad del habla, inutilidad para el trabajo, incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano o alguna grave enfermedad transmisible e incurable.	5-7 años	9 Años 4 Meses 2 Días	3 años 6 Meses		

Fuente: (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

Elaboración: El Autor

No olvidemos que los señores Jueces tienen la obligación de aplicar obligatoriamente las multas contempladas en el art. 70 del COIP.

Tabla 2: Aplicación de multas

<b>En las infracciones previstas en este Código se aplicará además la pena de multa conforme con las siguientes disposiciones</b>			
<b>PRISION</b>	<b>MULTA</b>	<b>PRISION</b>	<b>MULTA</b>
1-30 Días	25% SBU	7-10 años	20-40 SBU
30-60 Días	1-2 SBU	10-13 años	40-60 SBU
2-6 Meses	2-3 SBU	13-16 años	100-300 SBU
6-12 Meses	3-4 SBU	16-19 años	300-600 SBU
6 Meses a 2 años	3-8 SBU	19-22 años	600-800 SBU
1-3 años	4-10 SBU	22-26 años	800-1000 SBU
3-5 años	10-12 SBU	26-30 años	1000-1500 SBU
5-7 años	12-20 SBU		
<b>En las infracciones en las que no existan penas privativas de libertad se aplicará la multa prevista en cada tipo</b>			

Fuente: (Ecuador vial, 2015)

Elaboración: El Autor

Hay que destacar que cuando existen lesiones en un accidente de tránsito, cabe según la norma prisión como indicamos en las tablas anteriores, si la persona que causo el accidente se encontraba en estado normal, es decir no se encontraba en estado etílico esta persona puede beneficiarse con una suspensión condicional de la pena en donde se suspenderá la pena de prisión y la persona procesada se someterá a otras medias alternativas a la prisión como pueden ser presentaciones periódicas, no salir del país, cursos de aprendizaje, trabajos comunitarios etc.

Anteriormente los jueces si admitían beneficiarse de dos procedimientos como era el procedimiento abreviado y la suspensión de la pena, actualmente con la nueva resolución de la Corte Nacional (Resolución N° 02-2016) resuelven que los procesados pueden beneficiarse solo de un procedimiento.

Ahora hay que tener claro esta nueva resolución para poder asesorar de mejor manera a nuestros usuarios ya que con esta no podrán favorecerse de dos procedimientos como si lo hacían antes.

Entonces se analiza según el caso por ejemplo si el conductor que se hubiera encontrado conduciendo en estado etílico lo más factible sería pedir un procedimiento abreviado, y si el conductor se hubiera encontrado en estado normal lo más prudente sería solicitar una suspensión condicional de la pena.

También hay algo muy importante que destacar, y es cuando existen lesiones en un accidente de tránsito y por sus agravantes el fiscal decide abrir un procedimiento directo

sin darse cuenta que por lo general la incapacidad que el médico legista le da a la víctima es muy superficial, y que en la mayoría de casos estas personas se agravan e incluso mueren en lo posterior sentenciándole a la persona que está siendo procesada por lesiones y no por muerte en este caso, claro está en este tipo de procedimiento el tiempo es muy corto y la persona que tal vez que causo el accidente por impericia o negligencia es sentenciado según la incapacidad de la víctima, no cubriendo así todas las necesidades de la persona lesionada en un momento de gravedad.

Esto es algo que deberían tomar en cuenta la fiscalía y los jueces competentes para no caer en la indefensión de las víctimas en este caso, porque hay que entender que en muchos casos las víctimas solo cuentan con la fiscalía ya que no tienen los recursos necesarios para el patrocinio de un abogado particular, vulnerando los derechos en este caso de las personas que están siendo lesionadas y que de alguna manera la fiscalía no les proporciona la suficiente ayuda como para poder demandar sus derechos más elementales.

## **2.8 Accidentes de tránsito que produzcan daños materiales que no excedan las 30 remuneraciones básicas del trabajador.**

En lo que se refiere al artículo 380 del Código Integral Penal se agregó un párrafo en el que dice que el conductor que se halle en estado etílico se le impondrá la pena establecida para cada caso aumentada en un tercio y pena privativa de libertad de treinta a cuarenta y cinco días.

Vamos a transcribir lo que menciona dicho artículo en cuanto a daños materiales se refiere, de igual manera anotaremos la reforma hecha al mismo:

Art. 380.- Daños materiales. - La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general.

Si la persona se encontrare en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias, psicotrópicas o preparados que las contengan, se impondrá la pena establecida para cada caso, aumentada en un tercio y pena privativa de libertad de treinta a cuarenta y cinco días.

En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles. (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

Es indispensable tener presente las reformas a los artículos mencionados anteriormente, la primera reforma es en cuanto a lesiones, anterior a esta normativa las lesiones que no pasaban de los treinta días de incapacidad para el trabajo se quedaban en delito de acción privada y en la mayoría de estos casos terminaban en la impunidad ya que las personas afectadas no contaban con los recursos económicos como para contratar los servicios profesionales de un abogado particular.

En cuanto a daños materiales en materia de tránsito es pertinente anotar que cuando un conductor se encuentre en estado de embriaguez y cause un accidente en donde resulten daños materiales, el conductor a más de la pena correspondiente deberá ser privado de su libertad cuando se ejecutorie la sentencia. (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

También es muy importante citar que cuando exista cualquier accidente de tránsito y el conductor se halle en estado etílico el fiscal en la misma audiencia de flagrancia abrirá un procedimiento directo contra el infractor, y en el plazo de diez días tendrá una audiencia de juzgamiento en donde el juez resolverá la pena fijada por la infracción cometida más la prisión que le corresponda por el estado de embriaguez. (Enriquez, 2010)

En el caso que el conductor se encuentre en estado etílico los jueces de tránsito en la actualidad ya no dan paso a una suspensión de la pena, por lo que el abogado defensor tiene que adoptar otros procedimientos alternativos.

Este tipo de vulneración de derechos para mi forma de ver es apelable, ya que se están siendo violentados y que los mismos están constituidos claramente en nuestra Constitución.

## **2.9 Derechos de las víctimas**

Es imprescindible anotar lo que nos dice el Código Integral Penal en relación de los Derechos de las víctimas:

Art. 11.- Derechos. - En todo proceso penal, la víctima de las infracciones gozará de los siguientes derechos:

A proponer acusación particular, a no participar en el proceso o a dejar de hacerlo en cualquier momento, de conformidad con las normas de este Código. En ningún caso se obligará a la víctima a comparecer.

A la adopción de mecanismos para la reparación integral de los daños sufridos que incluye, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos, el restablecimiento del derecho lesionado, la indemnización, la garantía de no repetición de la infracción, la satisfacción del derecho violado y cualquier otra forma de reparación adicional que se justifique en cada caso.

A la reparación por las infracciones que se cometan por agentes del Estado o por quienes, sin serlo, cuenten con su autorización.

A la protección especial, resguardando su intimidad y seguridad, así como la de sus familiares y sus testigos.

A no ser revictimizada, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, incluida su versión. Se la protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación y, para el efecto, se podrán utilizar medios tecnológicos.

A ser asistida por un defensor público o privado antes y durante la investigación en las diferentes etapas del proceso y en lo relacionado con la reparación integral.

A ser asistida gratuitamente por una o un traductor o intérprete si no comprende o habla el idioma en el que se sustancia el procedimiento, así como a recibir su asistencia especializada.

A ingresar al sistema nacional de protección y asistencia de víctimas, testigos y otros participantes del proceso penal, de acuerdo con las disposiciones de este código y la Ley.

A recibir asistencia integral de profesionales adecuados de acuerdo con sus necesidades durante el proceso penal.

A ser informada por la o el fiscal de la investigación pre-procesal y de la instrucción.

A ser informada, aun cuando no haya intervenido en el proceso, del resultado final, en su domicilio si se lo conoce.

A ser tratada en condiciones de igualdad y cuando amerite, aplicar medidas de acción afirmativa que garanticen una investigación, proceso y reparación, en relación con su dignidad humana.

Si la víctima es de nacionalidad distinta a la ecuatoriana, se permitirá su estadía temporal o permanente dentro del territorio nacional, por razones humanitarias y personales, de acuerdo con las condiciones del sistema nacional de protección y asistencia de víctimas, testigos y otros participantes del proceso penal.” (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

Debemos tener claro cuáles son los participantes de un proceso judicial, siempre va existir la persona que es víctima dentro de un suceso, este hecho puede realizarse con dolo o con culpa, de igual forma surge el culpable o procesado, terminología que se usa para cada sujeto según el tipo de infracción.

La víctima siempre ha sido la parte procesal que termina perjudicada de alguna u otra manera, y por el mismo hecho los legisladores han querido en algo retribuir su afectación, con la nueva normativa nos podemos dar cuenta que ya existe una reparación integral a las mismas.

Cabe mencionar también algo muy importante, y es que la víctima o la persona que sufre un accidente de tránsito siempre contarán con el respaldo de un fiscal, el mismo que podrá realizar todas las diligencias de oficio a favor de esta.

A mi parecer la víctima siempre saldrá perjudicada, pero ahora con la normativa del Código Orgánico Integral Penal es deber del fiscal vigilar que la víctima sea reparada integralmente y de alguna manera será retribuida por sus daños causados.

## **2.10 Derechos del procesado**

Es indispensable citar el artículo en donde nos menciona sobre la persona procesada en el nuevo Código Orgánico Integral Penal:

Art. 12.- Derechos y Garantías de las personas privadas de libertad. - Las personas privadas de libertad gozarán de los Derechos y Garantías reconocidas en la Constitución de la República y los Instrumentos Internacionales de derechos Humanos:

Integridad: la persona privada de libertad tiene derecho a la integridad física, psíquica, moral y sexual.

Se respetará este derecho durante los traslados, registros, requisas o cualquier otra actividad. Se prohíbe toda acción, tratamiento o sanción que implique tortura o cualquier forma de trato cruel, inhumano o degradante. No podrá invocarse circunstancia alguna para justificar tales actos. Se prohíbe cualquier forma de violencia por razones étnicas, condición social, género u orientación sexual.

Libertad de expresión: la persona privada de libertad tiene derecho a recibir información, dar opiniones y difundirlas por cualquier medio de expresión disponible en los centros de privación de libertad.

Libertad de conciencia y religión: la persona privada de libertad tiene derecho a que se respete su libertad de conciencia y religión y a que se le facilite el ejercicio de la misma, incluso a no profesar religión alguna. Se respetarán los objetos personales con estos fines, siempre y cuando no pongan en riesgo la seguridad del centro de privación de libertad.

Trabajo, educación, cultura y recreación: el Estado reconoce el derecho al trabajo, educación, cultura y recreación de las personas privadas de libertad y garantiza las condiciones para su ejercicio. El trabajo podrá desarrollarse mediante asociaciones con fines productivos y comerciales.

Privacidad personal y familiar: la persona privada de libertad tiene derecho a que se respete su vida privada y la de su familia.

Protección de datos de carácter personal: la persona privada de libertad tiene derecho a la protección de sus datos de carácter personal, que incluye el acceso y uso de esta información.

Asociación: la persona privada de libertad tiene derecho a asociarse con fines lícitos y a nombrar sus representantes, de conformidad con la Constitución de la República y la Ley.

Sufragio: la persona privada de libertad por medidas cautelares personales tiene derecho al sufragio. Se suspenderá para aquellas personas que tengan sentencia condenatoria ejecutoriada.

Quejas y peticiones: la persona privada de libertad, tiene derecho a presentar quejas o peticiones ante la autoridad competente del centro de privación de libertad, a la o al juez de garantías penitenciarias y a recibir respuestas claras y oportunas.

Información: la persona privada de libertad, en el momento de su ingreso a cualquier centro de privación de libertad, tiene derecho a ser informada en su propia lengua acerca de sus derechos, las normas del establecimiento y los medios de los que dispone para formular peticiones y quejas. Esta información deberá ser pública, escrita y estar a disposición de las personas, en todo momento.

Salud: la persona privada de libertad tiene derecho a la salud preventiva, curativa y de rehabilitación, tanto física como mental, oportuna, especializada e integral. Para garantizar el ejercicio de este derecho se considerarán las condiciones específicas de cada grupo de la población privada de libertad.

En los centros de privación de libertad de mujeres, el departamento médico contará con profesional femenino especializado.

Los estudios, diagnósticos, tratamientos y medicamentos serán gratuitos.

En caso de adiciones a sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan o de alcoholismo y tabaquismo, el Ministerio de Salud Pública brindará tratamiento de carácter terapéutico o de rehabilitación mediante consulta o sesiones, con el fin de lograr la deshabitación.

La atención se realizará en los centros de privación de libertad a través de personal calificado para el efecto.

Alimentación: la persona privada de libertad tiene derecho a una nutrición adecuada, en cuanto a calidad y cantidad, en lugares apropiados para el efecto. Tendrá derecho al acceso a agua potable en todo momento.

Relaciones familiares y sociales: la persona privada de libertad tiene derecho a mantener su vínculo familiar y social. Deberá estar ubicada en centros de privación de libertad cercanos a su familia, a menos que manifieste su voluntad contraria o que, por razones de seguridad debidamente justificadas o para evitar el hacinamiento, sea necesaria su reubicación en un centro de privación de libertad situado en distinto lugar al de su familia, domicilio habitual y juez natural.

Comunicación y visita: sin perjuicio de las restricciones propias de los regímenes de seguridad, la persona privada de libertad tiene derecho a comunicarse y recibir visitas de sus familiares y amigos, defensora o defensor público o privado y a la visita íntima de su pareja, en lugares y condiciones que garanticen su privacidad, la seguridad de las personas y del centro de privación de libertad.

El ejercicio de este derecho debe darse en igualdad de condiciones, sin importar su nacionalidad, sexo, preferencia sexual o identidad de género.

La persona privada de libertad de nacionalidad extranjera podrá comunicarse con representantes diplomáticos o consulares de su país. El derecho a la visita de familiares y amigos no se considerará un privilegio y no se utilizará como sanción la pérdida del mismo, salvo en aquellos casos en que el contacto represente un riesgo para la persona privada de la libertad y para la o el visitante. La autoridad competente del centro de privación de libertad reportará a la o al juez de garantías penitenciarias los casos de riesgo.

Libertad inmediata. - la persona privada de libertad, cuando cumpla la condena, reciba amnistía o indulto o se revoque la medida cautelar, será liberada inmediatamente, siendo necesario para ello únicamente la presentación de la orden de excarcelación emitida por la autoridad competente. Las o los servidores públicos que demoren el cumplimiento de esta disposición serán removidos de sus cargos, previo sumario administrativo, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que haya lugar.

Proporcionalidad en la determinación de las sanciones disciplinarias: las sanciones disciplinarias que se impongan a la persona privada de libertad, deberán ser proporcionales a las faltas cometidas. No se podrán imponer medidas sancionadoras indeterminadas ni que contravengan los derechos humanos. (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014)

El procesado a través de la historia en el proceso penal ecuatoriano de alguna manera ha sido vulnerado sus derechos y su defensa ha quedado por lo general siempre en la indefensión.

Con el pasar del tiempo se ha venido luchando contra toda esa injusticia por parte del aparataje judicial en lo que a procesados respecta, pero con el transcurso del nuevo derecho penal se ha garantizado de mejor manera el derecho a los procesados.

Podemos darnos cuenta de igual forma que el procesado cuenta con algunos derechos específicos como son: derecho de libre pensamiento, derecho a la salud, derecho al trabajo, derecho asociarse con fines lícitos, derecho a la privacidad, derecho a quejarse, etc. Derechos que deben ser respetados por todas y todas las personas para la reinserción de los mismos a la sociedad, eso sí con una vida digna y libre de ser censurados por su pasado judicial.

Los procesados en lo que se refiere a las personas que se encuentran privados de su libertad serán respetados física, psíquica y sexualmente, esto con relación a sus registros y traslados.

Respecto a su orientación sexual también serán respetados de acuerdo a su sexualidad.

También serán escuchados en lo que a su libertad de expresión se refiere.

De igual manera tendrán libertad de acuerdo a sus creencias religiosas.

Su trabajo será remunerado y reservado hasta que recupere su libertad.

Este podrá asociarse de manera libre pero siempre para fines lícitos.

Otro derecho fundamental es su salud y si es el caso deberá valorarle un médico especializado de acuerdo a sus necesidades.

Si tiene alguna queja o reclamo será oído y según su fundamentación se realizara cualquier acción a favor del mismo.

Su alimentación será la adecuada para su bienestar personal.

Sus relaciones familiares deberán ser promovidas para su desarrollo personal, familiar y social.

Así como también podrá el procesado recibir o rechazar visitas de acuerdo a su relación sentimental, filial o social.

Es decir la persona que se encuentra privada de libertad debe ser apoyada en sus diferentes ejes de soporte para una mejor recuperación y reinserción a la sociedad.

La Constitución Ecuatoriana es garantista y por ende protege los derechos de todas las partes de un proceso judicial, y más aun a la parte que se encuentra vulnerable y en este caso son las personas que están siendo procesadas, la Defensoría Pública se ha ido fortaleciendo con el pasar del tiempo y ahora en las nuevas Unidades Judiciales ya se cuenta con la presencia de los defensores públicos que serán los encargados de apoyar a las personas que requieran sus servicios.

## GLOSARIO DE TÉRMINOS

Abrasión. - Desgaste mecánico resultante de la fricción y/o impacto en la superficie del neumático.

Accidente de tránsito. - Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios en la vía, vehículo, vía y/o entorno.

Adelantamiento. - Maniobra efectuado para situarse delante del o los vehículos que le anteceden en el mismo carril.

Agente de tránsito. - Miembro de los GAD's, encargados del control del tránsito, del transporte terrestre y de la seguridad vial en sus jurisdicciones.

Alcoholemia. - Examen para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona.

Alcoholtest. - Examen que permite determinar la cantidad de alcohol en aire expirado.

Alcoholector.- Instrumento que sirve para realizar el examen de alcoholtest.

Arrollamiento. - Acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal.

Atropello. - Impacto de un vehículo en movimiento a un peatón o animal.

Autopista. - Vía de varios carriles separados con parterre central sin cruces a nivel, con acceso regulado y estacionamiento prohibido.

Avenida. - Vía pública urbana, generalmente dividida por islas de seguridad y compuesta de dos o más calzadas, en las que existen uno o más carriles de circulación.

Baliza.- Dispositivo fijo o móvil que proyecta luz, utilizada como señal de advertencia o a los vehículos de emergencia.

Bastidor.- Estructura básica diseñada para soportar todos los componentes del vehículo y la carga.

Berma o espaldón.- Faja lateral adyacente a la calzada de una vía pavimentada o no, destinada al tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente de vehículos en caso de emergencia.

Bifurcación.- División de una vía en uno o más ramales.

Bordillo.- elemento que separa la calzada de la acera o vereda.

Bus tipo costa.- Denominado también "Ranchera o chiva".

Calzada.- Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los bordes del camino y aceras.

Carril de aceleración.- Un carril de cambio de velocidad para que el vehículo pueda aumentar su velocidad hasta llegar a un promedio que le permita una mayor seguridad para incorporarse al tránsito.

Carril de circulación.- Espacio delimitado en la calzada, destinado al tránsito vehicular en una sola columna en el mismo sentido de circulación.

Carril externo.- El carril de la derecha de una vía que tenga dos o más carriles de circulación en la misma dirección, ubicado junto a la berma o a la acera.

Carril interno.- El carril izquierdo de una vía que tenga dos o más carriles de circulación en la misma dirección, ubicado junto al parterre o a la línea de separación de flujos opuestos.

Causa basal o eficiente.- Es aquella circunstancia que interviene de forma directa en la producción de un accidente de tránsito y sin la cual no hubiera producido el mismo.

Causas concurrentes o coadyuvantes.- Son aquellas circunstancias que por sí mismas no producen el accidente, pero coadyuvan a su materialización.

Camión tolva.- Automotor destinado al transporte de cemento y asfalto.

Chevrones horizontales.- Son líneas diagonales anchas y oblicuas de color blanco o amarillo que sirven para simular parterres o islas de seguridad y canalizar de forma adecuada y segura el tránsito vehicular.

Chevrones verticales.- Señalización vertical que se utiliza sobre los bordes laterales de las vías para encauzar de forma adecuada y segura el tránsito vehicular en sitios que representan peligro.

Choque.- Es el impacto de dos vehículos en movimiento.

Choque posterior o por alcance.- es el impacto de un vehículo al vehículo que le antecede.

Choque frontal longitudinal.- Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales coinciden al momento del impacto.

Choque frontal excéntrico.- Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales al momento del impacto forman una paralela.

Choque lateral angular.- Es el impacto de la parte frontal de un vehículo con la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo diferente a 90 grados.

Choque lateral perpendicular.- Es el impacto de la parte frontal de un vehículo contra la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo de 90 grados.

Ciclo vía.- vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Colisión.- Impacto de más de dos vehículos.

Conjunto óptico.- Grupo de servicio de luces, delimitadoras, direccionales, de freno y reverso.

Corredor vial.- Conjunto de dos o más rutas continuas que se conforman para una finalidad específica.

Concesionario vial.- Persona jurídica legalmente facultado por la autoridad de tránsito competente para la construcción y/o mantenimiento y/o explotación, custodia, administración y recuperación económica, mediante el cobro de peaje u otro sistema de recuperación económica.

Contaminación visual.- Es el desorden producido por los anuncios publicitarios que en número excesivo o mal colocados, obstruyen la visibilidad o alteran la fisonomía urbana o natural.

Contravía.- Circulación o estacionamiento en sentido contrario al permitido por las disposiciones o señales de tránsito.

Cruce.- La prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada delimitada o no y el espacio demarcado en la calzada destinado al cruce peatonal.

Cruce peatonal cebra.- Zona señalizada para el paso de peatones.

Cuneta.- En calles y carreteras el ángulo formado por la calzada y el plano vertical producido por diferencia de nivel entre calzada, acera, y berma, destinada a recoger y evacuar las aguas superficiales.

Derrape.- Deslizamiento de un vehículo desviándose lateralmente.

Desvanecimiento de los frenos.- La reducción temporal de la efectividad de los frenos como consecuencia del calor, generado por el uso reiterado del freno de pedal.

Distancia de frenado.- Es la distancia que recorre un vehículo desde que se acciona el freno, hasta que el vehículo se detiene.

Distancia de reacción.- Es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor levanta el pie del acelerador y acciona el pedal de freno.

Distancia de detención.- Es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor percibe un problema, lo evalúa, actúa y el vehículo se detiene, comprende la distancia de reacción más la distancia de frenado.

Educación vial.- Conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

Eje de calzada.- Es la línea imaginaria o demarcada longitudinal a la calzada, que determina flujos de circulación opuesta, al ser imaginaria, la división de la calzada, es en dos partes iguales.

Para el caso de vías perimetrales y carreteras duales el eje se ubica en el centro del separador central.

Estrellamiento.- Impacto de un vehículo en movimiento contra otro estacionado o contra un objeto fijo.

Frecuencia.- Horario o itinerario otorgado por autoridad competente, a las operadoras de transporte, para la prestación de servicio público de pasajeros o carga.

GR/LT.- Grados por litro.

Gravilla.- Producto de trituración de una roca cuyos elementos tienen un grosor máximo de 25 mm.

Gradiente/Pendiente.- Inclinación de la calzada.

Guardavía.- Componente de contención instalado en los márgenes o en el separador central de las vías y en los bordes de los puentes, que sirven para preservar la seguridad vial.

Hidroplaneamiento.- Fenómeno que produce la pérdida de contacto de los neumáticos con la calzada por conducir a alta velocidad, y que hace que el vehículo empiece a esquivar sobre una fina capa de agua.

Impronta.- Número de chasis y motor que cada fabricante le asigna a un vehículo, levantada y registrada en un documento para la matriculación correspondiente.

Línea de fábrica.- Lindero entre un lote de terreno y las áreas de uso público.

Maniobra.- Es la acción que me permite cambiar la posición del vehículo mientras esta en circulación normal, implicando un potencial riesgo para mí y para los demás usuarios.

MG/LT.- Miligramos por litro.

Nodriza.- Parte de la carrocería, remolque o semi-remolque diseñado exclusivamente para el transporte de vehículos armados.

Odómetro.- Es un dispositivo que sirve para medir la distancia recorrida de un vehículo en un espacio determinado.

Parterre.- área o isla de seguridad central, construida en las vías urbanas y destinadas a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

Peso bruto.- La suma del peso neto de un vehículo más el peso de la carga que transporta.

Pretensores.- El pretensor del cinturón de seguridad es un dispositivo que, en caso de un choque frontal, compensa el alargamiento inevitable de los cinturones bajo la acción del cuerpo manteniendo a este apoyado contra el respaldo del asiento.

Rasante.- Nivel terminado de la superficie de rodamiento. La línea de rasante se ubica en el eje de la vía.

Roce.- Es la fricción de las partes laterales de la carrocería de dos vehículos en movimiento, determinando daños materiales superficiales.

Roce negativo.- Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en el mismo sentido.

Roce positivo.- Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en sentido contrario.

Rozamiento.- Es la fricción de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento con un vehículo estacionado o un objeto fijo.

Ruta.- Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando entre origen y destino.

### **CAPITULO III**

**PROPUESTA PARA EL MEJORAMIENTO EN LA APLICACIÓN DE LAS REFORMAS AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LOS PROCEDIMIENTOS DIRECTOS DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO.**

### 3.1. INTRODUCCIÓN:

El objeto de las reformas al Código Integral Penal en materia de tránsito ha sido establecer con más severidad la pena de las personas infractoras, por ejemplo, en un accidente de tránsito en donde existan daños materiales y si el conductor se hubiera encontrado en estado etílico, este a más de su sanción correspondiente deberá ser privado de su libertad.

Y en cuanto a lesiones se refiere, y exista una incapacidad menor a treinta días y mayor a cuatro también pasa a ser un delito de acción pública con las reformas respectivas, en la cual se sancionará con prisión de acuerdo a la incapacidad.

Ahora hay que tener presente que en este tipo de delitos si bien es cierto el conductor que se halle en estado etílico debe tener su sanción como lo establece la norma, pero se debe prever que la persona que está siendo procesada tiene que reparar el daño causado, y al momento que se le priva de su libertad se estaría impidiendo el mismo.

Si nosotros acudimos a las Unidades Judiciales de Tránsito del país nos podemos dar cuenta que en este tipo de delitos con este agravante ningún juez da paso a una suspensión de la pena que también sería otra forma de reivindicarse ante la sociedad, sino más bien todas estas resoluciones en estos casos son condenatorias con privación de libertad, en casos excepcionales cuando los abogados defensores han podido demostrar que se está vulnerando otros derechos del procesado y a buen criterio del juez han dado paso a una suspensión de la misma.

A más de que si revisamos la norma en ninguno de estos casos nos impide que podamos solicitar al juez la suspensión de la pena, por lo que es necesario anotar lo que dice la ley para pedir una suspensión:

Art. 630.- Suspensión condicional de la pena. - La ejecución de la pena privativa de libertad impuesta en sentencia de primera instancia, se podrá suspender a petición de parte en la misma audiencia de juicio o dentro de las veinticuatro horas posteriores, siempre que concurren los siguientes requisitos:

Que la pena privativa de libertad prevista para la conducta no exceda de cinco años.

Que la persona sentenciada no tenga vigente otra sentencia o proceso en curso ni haya sido beneficiada por una salida alternativa en otra causa.

Que los antecedentes personales, sociales y familiares del sentenciado, así como la modalidad y gravedad de la conducta sean indicativos de que no existe necesidad de la ejecución de la pena.

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

La o el juzgador señalará día y hora para una audiencia con intervención de la o el fiscal, el sentenciado, la o el defensor público o privado y la víctima de ser el caso, en la cual se establecerán las condiciones y forma de cumplimiento durante el periodo que dure la suspensión condicional de la pena.

(Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014, pág. 235)

Artículo 380.- Daños materiales.- La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general. En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles. (Código Orgánico Integral Penal (COIP), 2014, pág. 140)

Como podemos darnos cuenta en ningún momento la ley nos impide solicitar una suspensión en estos casos, de igual forma la pena de privación de libertad es de 30 a 45 días tiempo en el cual no es suficiente para que el infractor tome conciencia de ello.

La propuesta en sí es que se cumpla la norma como lo establece el artículo 630 del código Orgánico Integral Penal, y se añada un párrafo al artículo 380 del mismo cuerpo legal, en el cual se establezca la suspensión de la licencia de conducir por un año en caso de que el conductor se encuentre en estado etílico, y se retire definitivamente la misma si hay una reincidencia, por lo tanto el artículo reformado se planteará de la siguiente manera:

Artículo 380.- Daños materiales. - La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no

exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de sus puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general.

Si la persona se encontrare en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias, psicotrópicas o preparados que las contengan, se impondrá la pena establecida para cada caso, aumentada en un tercio y pena privativa de libertad de treinta a cuarenta y cinco días.

*Si la persona se encontrare en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias, psicotrópicas o preparados que las contengan, se impondrá la pena de la suspensión de la licencia de conducir por un año, y se suspenderá definitivamente en caso de reincidencia.*

En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

Es así que las personas que nos encontramos detrás de un volante tengamos conciencia de normas y reglas de conducción, a más de la prevención y capacitación de una forma educativa desde las bancas escolares hasta la culminación de una carrera, solo así tendremos una cultura de conducción y prevención. En la actualidad ya en las mallas escolares de nuestras instituciones educativas contamos con educación vial que tanta falta nos hace a todos los conductores y peatones de nuestro querido país.

## **CAPÍTULO IV**

### **ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS A LAS POBLACIONES DE ESTUDIO**

#### **4.1. Metodología.**

La investigación que se realizó fue considerada de tipo exploratoria y descriptiva. Fue exploratoria debido a que mediante esta se pudo tener una idea más exacta de las características de los servicios que se estaban investigando, es decir sobre la percepción de los funcionarios públicos de la unidad judicial de tránsito de pichincha y la percepción que estos tenían de la misma.

Además, la metodología a seguir en la presente investigación para la realización de la misma fue una metodología cuantitativa, la misma que nos permitió examinar los datos de manera cuantitativa. Como técnica de investigación se utilizó la encuesta que fue aplicada a los funcionarios públicos de la Unidad Judicial de Tránsito de Pichincha así como también a los usuarios que acuden a esta Unidad Judicial, la misma que permitió conocer los resultados sobre cómo se encuentra actualmente la aplicación de estas reformas en cuanto a los procedimientos directos dentro de los delitos de tránsito se refiere.

#### **4.2. Población de estudio.**

La muestra determinada para la investigación fue de 50 funcionarios de la Unidad Judicial de Tránsito de Pichincha con una población total de 50 empleados públicos de dicha Unidad. Debido a que la población es menor a 200 personas se tomó a toda la población como referencia.

#### **4.3. Fuentes de información.**

Para la presente investigación se utilizaron fuentes de información de tipo primario y secundario.

De allí que podemos expresar que los datos primarios son aquellos que se obtienen al realizar la investigación de campo la cual en nuestro caso es la encuesta realizada a los funcionarios de la Unidad Judicial de Tránsito de Pichincha, la investigación secundaria es aquella que corresponde al análisis de la información recopilada de diferentes fuentes externas:

### 4.3.1. Resultados de la encuesta a los ciudadanos.

Pregunta 1. ¿Usted está de acuerdo con que las penas de tránsito sean más severas?

Tabla 3. ¿Usted está de acuerdo con que las penas de tránsito sean más severas?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	24	48%
No	26	52%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

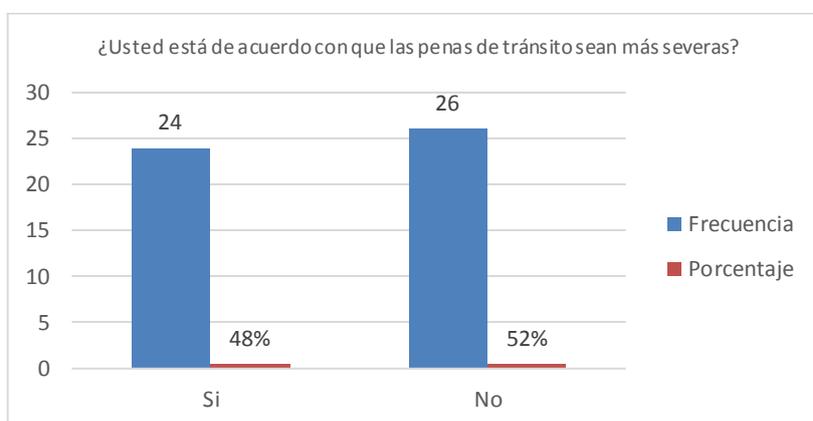


Figura 2. ¿Usted está de acuerdo con que las penas de tránsito sean más severas?  
Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿Usted está de acuerdo con que las penas de tránsito sean más severas?, se obtuvo que el 48% lo mismo que 24 encuestados expresaron que SI están de acuerdo mientras que el 52% lo mismo que corresponde a 26 encuestados dijeron que NO, de allí que la mayor parte de encuestados concluye que no están de acuerdo con la sanción que se da a las penas de tránsito, razón por la cual, no es necesario que las penas sean más severas ya que estas en muchos de los casos son injustas debido a que están mal planteadas ocasionando que estas no estén conformes al delito cometido.

Pregunta 2. ¿Usted cree que el procedimiento directo agiliza el proceso penal?

Tabla 4. ¿Usted cree que el procedimiento directo agiliza el proceso penal?

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	44	88%
No	6	12%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

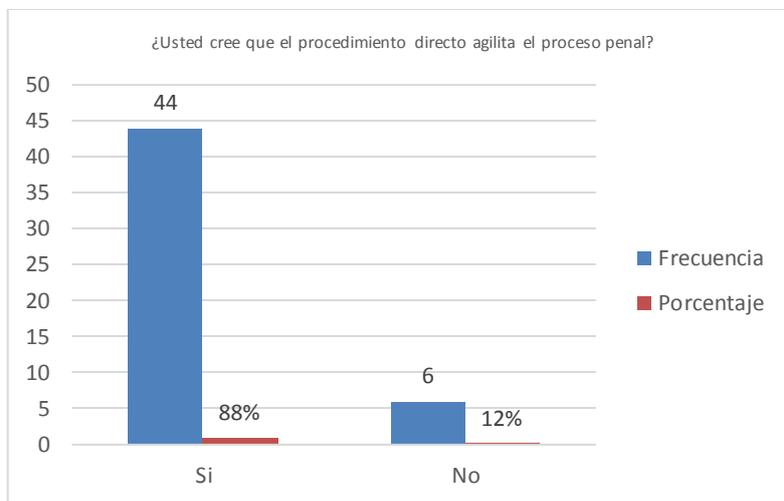


Figura 3. ¿Usted cree que el procedimiento directo agiliza el proceso penal?  
Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

#### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿Usted cree que el procedimiento directo agiliza el proceso penal?, se obtuvo que el 88% lo mismo que 44 encuestados expresaron que SI están de acuerdo mientras que el 12% lo mismo que corresponde a 6 encuestados dijeron que NO, razón por la cual se puede concluir que la mayor parte de encuestados si están de acuerdo con el procedimiento directo, por lo tanto, se puede concluir que el procedimiento directo al agrupar todas las etapas del procedimiento en una sola audiencia puede hacer que se evite tramites y se agilice el procedimiento penal.

Pregunta 3. ¿En lo que se refiere al tiempo en un juicio directo usted está de acuerdo que son suficientes los diez días para realizar todas las diligencias que sean necesarias para concluir dicho procedimiento?

Tabla 5. ¿Con respecto al tiempo en un juicio directo usted está de acuerdo con el tiempo?

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	22	44%
No	28	56%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

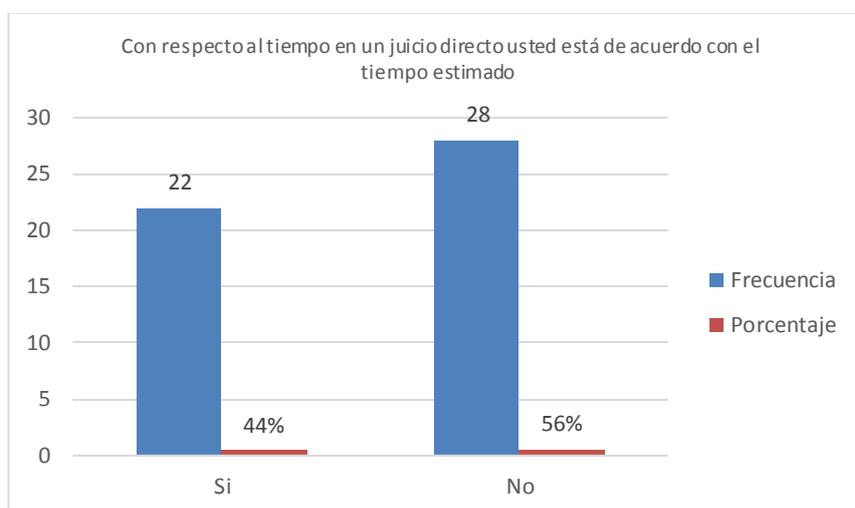


Figura 4. ¿Con respecto al tiempo en un juicio directo usted está de acuerdo con el tiempo?  
Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

#### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿En lo que se refiere al tiempo en un juicio directo usted está de acuerdo que son suficientes los diez días para realizar todas las diligencias que sean necesarias para concluir dicho procedimiento?, se obtuvo que el 44% lo mismo que 22 encuestados expresaron que SI están de acuerdo mientras que el 56% lo mismo que corresponde a 28 encuestados dijeron que NO, por lo tanto se concluye que la mayor parte de encuestados no están de acuerdo con el tiempo en el que se realiza el juicio directo, es por ello que se considera al juicio directo no tan eficiente, debido a que en algunos casos el tiempo en el que este se realiza es muy corto impidiendo que se reúnan las pruebas suficientes para el mismo.

Pregunta 4. ¿Piensa que todos los procedimientos directos deben ser condenatorios?

Tabla 6. ¿Piensa que todos los procedimientos directos deben ser condenatorios?

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	0	0%
No	50	100%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

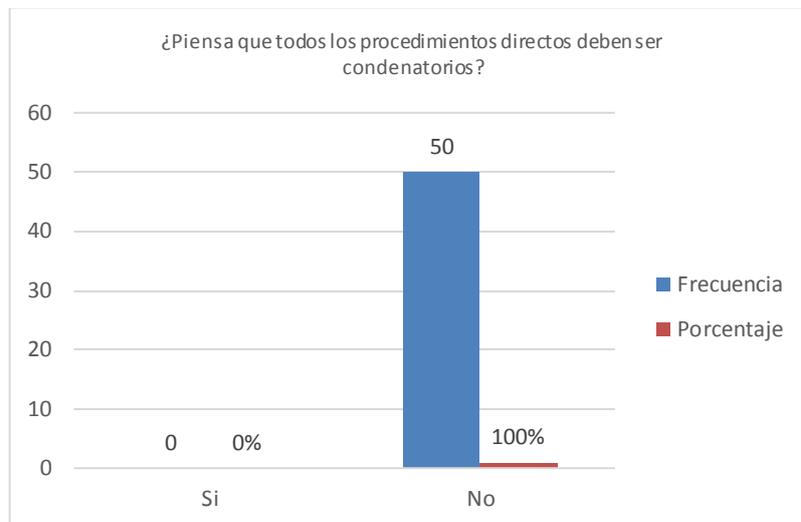


Figura 5. ¿Piensa que todos los procedimientos directos deben ser condenatorios?  
Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

#### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿Piensa que todos los procedimientos directos deben ser condenatorios?, se obtuvo que 100% lo mismo que corresponde a 50 encuestados dijeron que NO, razón por la cual se concluye que la mayor parte de encuestados no están de acuerdo a la condena que se da con el juicio directo, por lo tanto, no se puede estar de acuerdo que la aplicación de un procedimiento directo sea condenatorio ya que este se desarrolla en un tiempo muy corto impidiendo el principio de seguridad jurídica.

Pregunta 5. ¿Piensa usted que el fiscal de la audiencia de fragancia que abrió un procedimiento directo debe ser el mismo que continúe con la sustentación de la causa hasta su finalización?

Tabla 7. La unidad de fragancia debe de abrir y terminar un procedimiento

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	36	72%
No	14	28%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

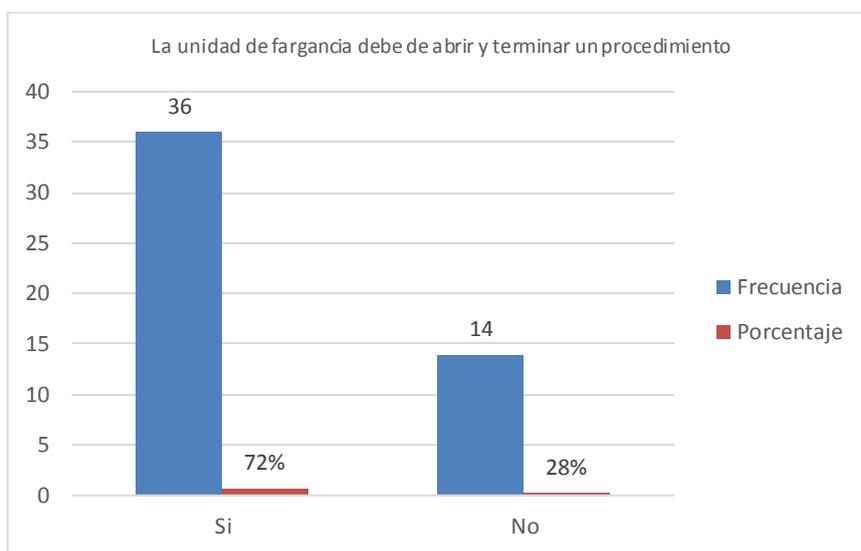


Figura 6. La unidad de fragancia debe de abrir y terminar un procedimiento  
Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

#### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿Piensa usted que el fiscal de la audiencia de fragancia que abrió un procedimiento directo debe ser el mismo que continúe con la sustentación de la causa hasta su finalización?, se obtuvo que el 72% lo mismo que 36 encuestados expresaron que SI están de acuerdo mientras que el 28% lo mismo que corresponde a 14 encuestados dijeron que NO, de allí que se puede concluir que la mayor parte de encuestados si están de acuerdo a que el juicio sea llevado por el mismo funcionario, es por ello que, es recomendable que la unidad de fragancia que abra un procedimiento sea la que lo termine ya que esta es la que posee toda la información haciendo que se ahorre tiempo y recursos facilitando los tramites que en esta se realizan.

Pregunta 6. ¿Usted está de acuerdo que cuando existan lesiones en un delito de tránsito y se genere una incapacidad menor a treinta días y mayor a tres debe ser un delito de acción pública?

Tabla 8. ¿En un delito de tránsito con incapacidad menor debe ser de acción pública?

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	26	52%
No	24	48%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

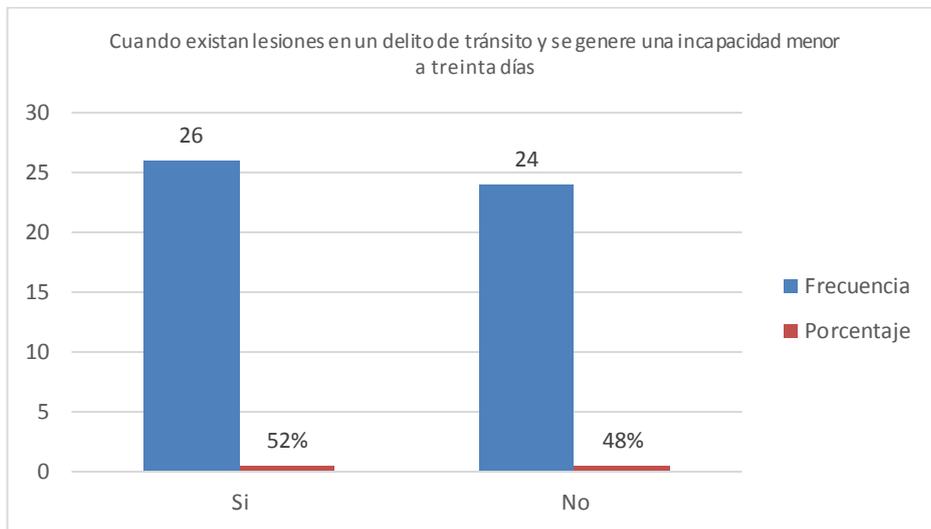


Figura 7. ¿En un delito de tránsito con incapacidad menor debe ser de acción pública?  
Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

#### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿Usted está de acuerdo que cuando existan lesiones en un delito de tránsito y se genere una incapacidad menor a treinta días y mayor a tres debe ser un delito de acción pública?, se obtuvo que el 52% lo mismo que 26 encuestados expresaron que Si están de acuerdo mientras que el 48% lo mismo que corresponde a 24 encuestados dijeron que NO, razón por la cual se concluye que la mayor parte de encuestados si están de acuerdo con la pregunta planteada, es por ello que, hay que considerar que los delitos con incapacidad menor si deben de ser de acción pública ya que estos si ocasionan daños y perjuicios a los implicados ya sea de manera directa o indirecta.

Pregunta 7. ¿Usted está de acuerdo que cuando exista un accidente de tránsito y el conductor se encuentre en estado etílico a más de la pena que establece la norma también exista prisión?

Tabla 9. ¿En un accidente de tránsito por estado etílico también debe existir prisión?

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	40	80%
No	10	20%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

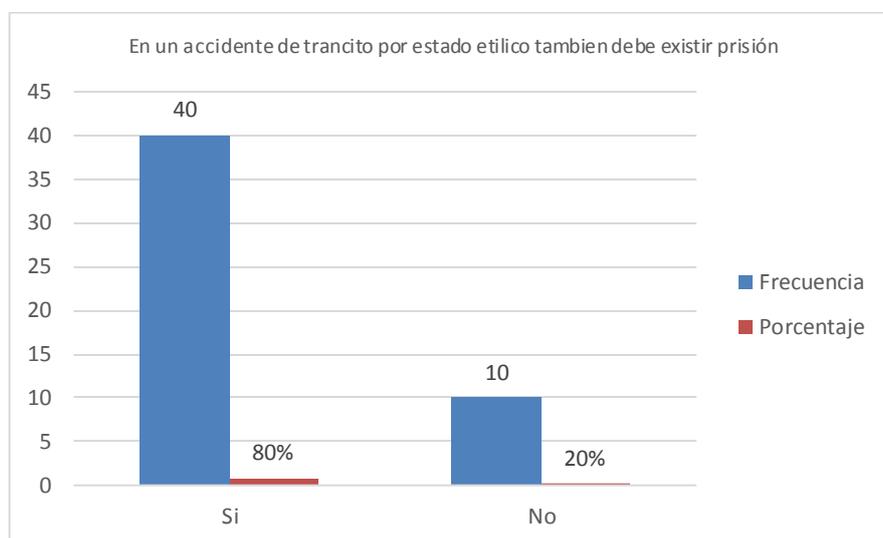


Figura 8. ¿En un accidente de tránsito por estado etílico también debe existir prisión?  
Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

#### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿Usted está de acuerdo que cuando exista un accidente de tránsito y el conductor se encuentre en estado etílico a más de la pena que establece la norma también exista prisión?, se obtuvo que el 80% lo mismo que 40 encuestados expresaron que SI están de acuerdo mientras que el 20% lo mismo que corresponde a 10 encuestados dijeron que NO, de allí que se concluye que la mayor parte de encuestados si están de acuerdo con la pregunta planteada, por lo tanto, si en un accidente de tránsito el infractor está bajo la influencia de alcohol es necesario que si sea detenido si este ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos ya que se está violando el artículo 182 de la Ley Orgánica de Tránsito.

Pregunta 8. ¿Si en un juicio directo se comprueba que el conductor se encontraba conduciendo en estado de embriaguez, usted piensa que el juez debería dar paso a una suspensión condicional de la pena?

Tabla 10. ¿El juez debería dar paso a una suspensión condicional de la pena si hay embriaguez?

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	40	80%
No	10	20%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

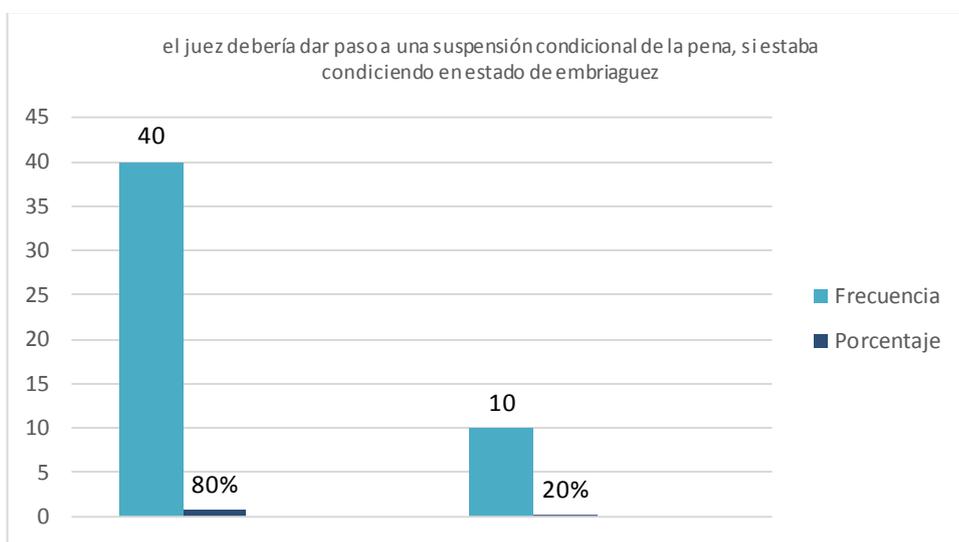


Figura 9. ¿El juez debería dar paso a una suspensión condicional de la pena si hay embriaguez?  
Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

#### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿Si en un juicio directo se comprueba que el conductor se encontraba conduciendo en estado de embriaguez, usted piensa que el juez debería dar paso a una suspensión condicional de la pena?, se obtuvo que el 80% lo mismo que 40 encuestados expresaron que SI están de acuerdo mientras que el 20% lo mismo que corresponde a 10 encuestados dijeron que NO, razón por la cual se concluye que la mayor parte de encuestados si están de acuerdo con la pregunta planteada, por lo tanto, si se comprueba embriaguez del conductor, el juez si debe dar paso a la suspensión condicional de la pena ya que así lo establece el Código Orgánico Integral Penal en el cual se sanciona según el nivel de embriaguez.

Pregunta 9. ¿Usted estaría de acuerdo que el conductor que se encuentre en estado etílico a cambio de ir a prisión por su falta, deba realizar labor comunitaria?

Tabla 11. ¿El conductor que se encuentre en estado etílico a cambio de ir a prisión por su falta?

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	30	60%
No	20	40%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

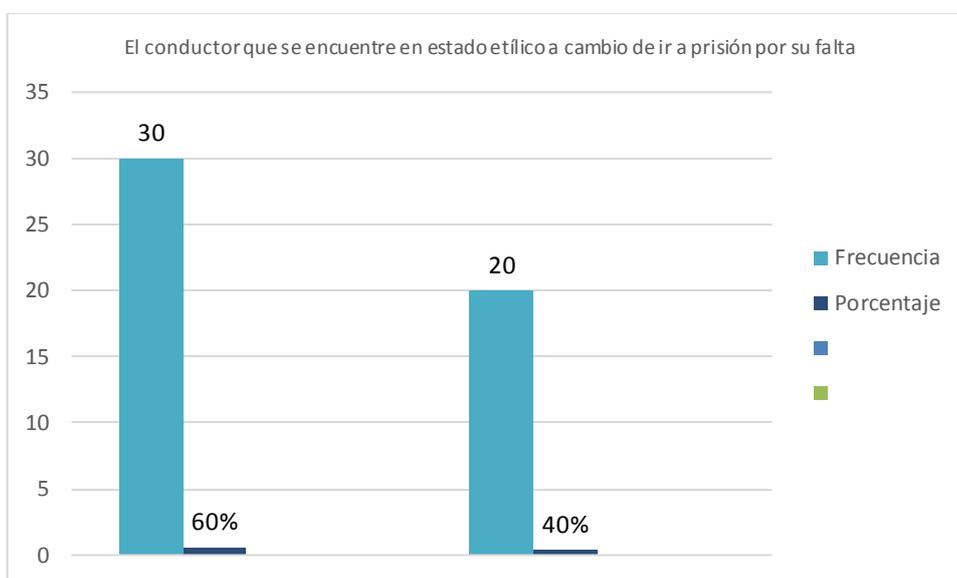


Figura 10. ¿El conductor que se encuentre en estado etílico a cambio de ir a prisión por su falta?  
Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

#### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿Usted estaría de acuerdo que el conductor que se encuentre en estado etílico a cambio de ir a prisión por su falta, deba realizar labor comunitaria?, se obtuvo que el 60% lo mismo que 30 encuestados expresaron que Si están de acuerdo mientras que el 40% lo mismo que corresponde a 20 encuestados dijeron que NO, de allí que se puede concluir que la mayor parte de encuestados si están de acuerdo con la pregunta planteada, razón por la cual, los conductores en estado etílico debidamente comprobados, si deberían cambiar su pena por acción comunitaria ya que esto ejercerá una mayor concientización de las personas y a la vez contribuirían a la sociedad.

Pregunta 10. ¿Usted estaría de acuerdo que los conductores que se encuentren en estado etílico deban ser suspendidos su licencia de conducir definitivamente si reinciden?

Tabla 12. ¿Los conductores que se encuentren en estado etílico deberían suspender su licencia definitivamente si reinciden?

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	38	76%
No	12	24%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

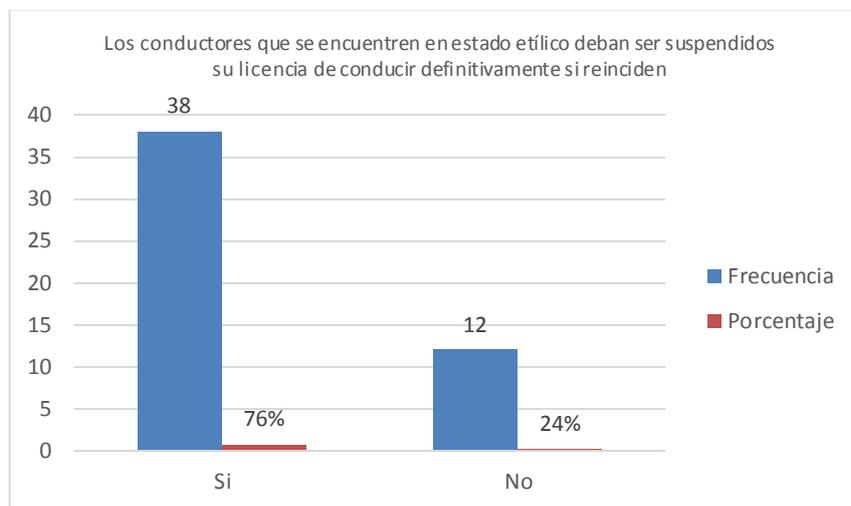


Figura 11. ¿Los conductores que se encuentren en estado etílico deberían suspender su licencia definitivamente si reinciden?

Fuente: Encuesta realizada  
Elaboración: El Autor

#### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos con respecto a la pregunta ¿Usted estaría de acuerdo que los conductores que se encuentren en estado etílico deban ser suspendidos su licencia de conducir definitivamente si reinciden?, se obtuvo que el 76% lo mismo que 38 encuestados expresaron que SI están de acuerdo mientras que el 24% lo mismo que corresponde a 12 encuestados dijeron que NO, por lo tanto, se puede concluir que la mayor parte de encuestados si están de acuerdo con la pregunta planteado, por lo tanto, si es necesario que a este tipo de infractores se les prive definitivamente de su licencia ya que han incumplido la ley y por lo tanto es necesario evitar que lo vuelvan a hacer.

## CONCLUSIONES

Con el análisis del tema que nos hemos propuesto podemos darnos cuenta que la ley ha cambiado de forma expedita, y que con el pasar del tiempo se producirá consecuencias positivas o negativas, la opinión de muchos tratadistas es cuestionable, unos se encuentran de acuerdo y otros no les parece la manera tan ligera de cambiar las leyes en un país, lo cierto es que nuestra sociedad requería de un cambio sustancial y de la manera más urgente posible porque si seguíamos como anteriormente estábamos nuestra situación actual sería más preocupante de lo que puede ser hoy.

Si bien es cierto con las nuevas leyes, normas y reglamentos en algunos aspectos todavía falta corregir, rectificar, enmendar, pero esa es la consecuencia de la aplicación de un nuevo Código normativo, sin dejar de lado que el objetivo propuesto por un país es generar un cambio en la ley que ya se encontraba caduca y esto hay que respetarlo y cumplirlo.

Las reformas propuestas ya son un camino a la aplicación de una ley más justa y necesaria que tanta falta nos hace a todos los ciudadanos de nuestro país, para vivir en una sociedad más acorde a lo que cada uno de nosotros nos merecemos ya que ese es el objeto de una democracia responsable, organizada y con el ánimo de siempre perseverar lo mejor para nuestros hijos y familias, este es un Estado que nos brinda las garantías necesarias para poder desenvolvernos de una manera tranquila y con un bienestar que todos aspiramos en todo momento y en todo lugar.

## **RECOMENDACIONES.**

Por el desconocimiento de las normas de tránsito si debemos establecer políticas públicas de aprendizaje y capacitación, en especial a las entidades que se encuentran a cargo de la enseñanza de reglas de conducción, sin dejar de lado que debe ser una materia más de aprendizaje en las aulas escolares como tema de prevención y concientización en cuanto a conducir un vehículo se refiere.

También debemos tener presente que con las sanciones de tránsito ahora establecidas no son talvez lo que esperábamos, por ejemplo en las infracciones impuestas muchas veces por los agentes de tránsito son inexistentes causando un malestar al usuario desembocando en un proceso judicial posterior, por lo que se recomienda una mejor capacitación a los agentes de tránsito para evitar el desgaste del aparataje judicial por parte del Estado.

Ahora con las nuevas reformas cuando existe un accidente de tránsito y el conductor se encuentre en estado etílico la sanción correspondiente es reducción de puntos, multa, la reparación integral a la víctima y prisión, con lo que estamos de acuerdo. La sugerencia es que la prisión se puede sustituir por una medida sustitutiva como puede ser labor comunitaria, capacitación y otras actividades en las cuales el infractor pueda reivindicarse por el mal cometido.

Cuando un conductor conduce en estado de ebriedad se convierte en un instrumento peligroso para él y los demás transeúntes del espacio público, por lo que en este caso si es pertinente tomar medidas que concienticen a la ciudadanía como es la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo determinado y en caso de reincidencia la suspensión definitiva para evitar accidentes lamentables y crear un cuidado de conducción de las personas.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2014). *Manual del Conductor para curso de Seguridad Vial*. Buenos Aires: Ministerio del Interior.
- Agencia Nacional de Transito. (2012). *Resolución N°041 - DIR - 2012 - ANT*. Quito: Agencia Nacional de transito. Recuperado el 25 de Julio de 2016, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2012/file/351-resolucion-no-041-dir-2012-ant>
- Aguilar Caivinagua, J. (2016). *El deber Objetivo de ciudadano como elemento de imputación el los delitos de tránsito como resultado de muerte*. Cuenca: Universidad del Azuay.
- Aguilar Cavinagua, J. J. (2016). *El deber objetivo de ciudado como elemento de imputación en los delitos de transito con resultante de muerte*. Cuenca.
- Arce Castillo, M. (2012). *ANÁLISIS DEL ÍNDICE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA ISLA TRINITARIA CON LA PROPUESTA DE LA CREACIÓN DE UN SEGMENTO DE 10 MINUTOS DE DURACIÓN EN EL CLUB DE LA MAÑANA*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Asociación de Escuelas de Conducción. (2011). *LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*. México: Secretaria Genral Iberoamericana.
- Cañar Jiménez , G. (2015). *INFORME JURÍDICO SOBRE LA FALTA DE APLICACIÓN DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL COIP, QUE SANCIONA A PEATONES QUE COMENTAN INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS* . Santo Domingo: UNIVERSIDAD REGIONAL AUTÓNOMA DE LOS ANDES.
- Carrión, G. (1974). *Manual de Tránsito*.
- Código Orgánico Integral Penal (COIP)*. (2014). Quito.
- CONASET. (2015). *Libro del Nuevo Conductor*. Santiago de Chile: Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Corte Nacional de Justicia. (2016). *LA O EL CONTRAVENTORA QUIEN SE SORPRENDE EN SITUACIÓN DE FLAGRANCIA UNA VEZ DECLARADO CULPABLE E IMPUESTO PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD NO RECUPERA SU LIBERTAD CON LA INTERPOSICIÓN DEL RECURSO DE*. Quito: Primer Suplemento del Registro Oficial No. 739. Recuperado el 12 de Agosto de 2016, de <http://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/resoluciones/2016/16-01%20Apelacion%20en%20contravenciones%20flagrantes.pdf>

Defensoría Pública del Ecuador. (11 de Marzo de 2016). *El Defensor Público General propone la implementación de jueces de garantías penitenciarias en las reformas al COIP*. Recuperado el 25 de Julio de 2016, de El Defensor Público General propone la implementación de jueces de garantías penitenciarias en las reformas al COIP: <http://www.defensoria.gob.ec/index.php/noticias/item/934-el-defensor-publico-general-propone-la-implementacion-de-jueces-de-garantias-penitenciarias-en-las-reformas-al-coip>

Ecuador vial. (Agosto de 2015). *Multas de transito*. Recuperado el 7 de Agosto de 2016, de [http://www.ecuadorvial.com/?ac=2&slt=8&slr=1&lpt=2&query=Trabajo%20en%20Ecuador&afdToken=CogCChMI5dvl3-7nzglVzS4fCh0Qfgz3EAQYASAEUMLYngFQ8NCgAVDWhKkBUL2YgAVQggqSGCVDLtssJUJWizglQmKLOCVDpptAJUKCn0AIQyqfQCVDMP9AJUM2n0AIQzqfQCV26OEJUK\\_P3A5Q6p7vEICs64QbUIWE5](http://www.ecuadorvial.com/?ac=2&slt=8&slr=1&lpt=2&query=Trabajo%20en%20Ecuador&afdToken=CogCChMI5dvl3-7nzglVzS4fCh0Qfgz3EAQYASAEUMLYngFQ8NCgAVDWhKkBUL2YgAVQggqSGCVDLtssJUJWizglQmKLOCVDpptAJUKCn0AIQyqfQCVDMP9AJUM2n0AIQzqfQCV26OEJUK_P3A5Q6p7vEICs64QbUIWE5)

Enriquez, G. (2010). *CAUSAS QUE GENERAN LOS ALTOS ÍNDICES DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE TULCÁN Y SUS CONSECUENCIAS*. Ibarra: Universidad Técnica del Norte.

Guerrero Vivanco, W. (enero de 1996). "Derecho Procesal Penal", tomo I, . Quito-Ecuador : PUDELECO S.A.

Jiménez de Azúa, L. (2005). *Principios del Derecho Penal. La ley y el delito*. Buenos Aires, Argentina: Abeledo-Perrot: 4.ª.

Lascano Marcillo, M. (2013). *NECESIDAD DE REGLAMENTAR LA APLICACIÓN DE LOS TRABAJADORES COMUNITARIOS COMO SANCIÓN PARA LAS CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA Y SEGUNDA CLASE DE TRANSITO*. Loja: UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, . (07-ago.-2008 Última modificación: 31-dic.-2014).  
*Tránsito y Seguridad Vial Registro Oficial Suplemento 398.* Quito.

Ley Orgánica Reformatoria del Código Orgánico Integral Penal. (30 de Septiembre de 2015).

Ley Orgánica Reformatoria del Código Orgánico Integral Penal. (30 de Septiembre de 2015).

Ortega , J. (6 de Agosto de 2014). Tres escalas para castigar al conductor ebrio. *El Comercio*. Recuperado el 23 de Julio de 2016, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/escalas-castigo-conductor-ebrio-coip.html>

Pérez Y, D. (12 de Septiembre de 2014). *Delitos de Tránsito: Legalidad de la detención*. Recuperado el 10 de Agosto de 2016, de *Delitos de Tránsito: Legalidad de la detención.*:  
<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechodetransito/transporte/2014/09/12/delitos-de-transito---legalidad-de-la-detencion--->

RadioHuancavilca. (13 de febrero de 2013). *A traves del coip se garantiza los derechos de las víctimas y su reparación integral*. Obtenido de [radiohuancavilca.com.ec/.../a-traves-del-coip-se-garantiza-los-derechos-d](http://radiohuancavilca.com.ec/.../a-traves-del-coip-se-garantiza-los-derechos-d)

Saila, H. (s.f). *Manual de convivencia para peatones, ciclistas y conductores*. Obtenido de <https://www.trafikoa.net/wps/wcm/connect/50cd3f00473b8b70bcbcf2c92eeb5f/MANUAL+DE+CONVIVENCIA.pdf?MOD=AJPERES>

Torio Lopez, Á. (2012). *El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos*. Tenerife: Universidad de la Laguna.

Verdezoto. (2013). *Práctica de Tránsito* .

Villalobos, I. (1960). *Derecho Penal Mexicano*. México : Editorial Porrúa.

Welzel, H. (1956). *Derecho Penal*. Buenos Aires: Roque Depalma Editor.

Welzel, H. (1965). *El nuevo sistema de Derecho Penal. (Una introducción a la doctrina de la acción finalista)*. Barcelona: Ediciones Ariel.

[www.ant.gob.ec](http://www.ant.gob.ec). (13 de Agosto de 2014). Recuperado el 29 de Enero de 2016

Zambrano Pasquel, A. (2009). *MANUAL DE PRÁCTICA PROCESAL PENAL*. Lima: ARA Editores.

## **ANEXOS**

**Anexo 1:** Encuesta aplicada

**UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA**

**Tema:** Aplicación de las reformas al Código Integral Penal en el procedimiento directo dentro de los delitos de tránsito.

**Investigación:** Derecho Público

**Investigador:** Carlos Arellano

**ENCUESTA**

Esta encuesta está dirigida a los funcionarios públicos de la Unidad Judicial de Tránsito de Pichincha.

1. ¿Usted está de acuerdo con que las penas de tránsito sean más severas? Por qué....

Si ( ) No ( )

2. ¿Usted cree que el procedimiento directo agiliza el proceso penal?

Si ( ) No ( )

3. ¿En lo que se refiere al tiempo en un juicio directo usted está de acuerdo que son suficientes los diez días para realizar todas las diligencias que sean necesarias para concluir dicho procedimiento?

Si ( ) No ( )

4. ¿Piensa que todos los procedimientos directos deben ser condenatorios? Por qué....

Si ( ) No ( )

5. ¿Piensa usted que el fiscal de la audiencia de flagrancia que abrió un procedimiento directo debe ser el mismo que continúe con la sustentación de la causa hasta su finalización?

Si ( ) No ( )

6. ¿Usted está de acuerdo que cuando existan lesiones en un delito de tránsito y se genere una incapacidad menor a treinta días y mayor a tres debe ser un delito de acción pública?

Si ( ) No ( )

7. ¿Usted está de acuerdo que cuando exista un accidente de tránsito y el conductor se encuentre en estado etílico a más de la pena que establece la norma también exista prisión?

Si ( )

No ( )

8. ¿Si en un juicio directo se comprueba que el conductor se encontraba conduciendo en estado de embriaguez, usted piensa que el juez debería dar paso a una suspensión condicional de la pena?

Si ( )

No ( )

9. ¿Usted estaría de acuerdo que el conductor que se encuentre en estado etílico a cambio de ir a prisión por su falta, deba realizar labor comunitaria?

Si ( )

No ( )

10. ¿Usted estaría de acuerdo que los conductores que se encuentren en estado etílico deban ser suspendidos su licencia de conducir definitivamente si reinciden?

Si ( )

No ( )

**Anexo 2:** Casos condenatorios procesados en la Judicatura del Ecuador entre enero y junio

MATERIA	FECHA DE FLAGRANCIA	FECHA DE AUDIENCIA	PROCESADO	DELITO	RESOLUCION	SGDP	DÍAS ENTRE AUDIENCIAS DE FLAGRANCIA Y DE JUICIO
TRÁNSITO	02/01/2016	12/01/2016	MONTAÑO HIDALGO LEONARDO AUGUSTO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	308131	10
TRÁNSITO	01/01/2016	12/01/2016	RUIZ FERNANDEZ DIEGO STALIN	ART. 380	CONDENATORIA	308321	11
TRÁNSITO	09/01/2016	20/01/2016	HERRERA TOAPANTA EDWIN PAUL	ART. 380	CONDENATORIA	10465	10
TRÁNSITO	11/01/2016	22/01/2016	CADENA PULLOPAXI VICTOR ALFONSO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	10450	11
TRÁNSITO	12/01/2016	22/01/2016	GODOY JIMENEZ VICENTE PAUL	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	11302	10
TRANSITO	11/01/2016	21/01/2016	VIRACOCOA LICTO HENRY PAUL	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	10127	10
TRÁNSITO	13/01/2016	22/01/2016	RODRIGUEZ CADENA LUIS MARIO	ART.380 .3 COIP	CONDENATORIA	11462	9
TRÁNSITO	17/01/2016	27/01/2016	LEMA VELASTEGUI MARCO ROLANDO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	12829	10
TRÁNSITO	17/01/2016	27/01/2016	FLORES TIBAN WILSON PATRICIO	ART. 380	CONDENATORIA	12680	10
TRÁNSITO	15/01/2016	26/01/2016	CARVAJAL JIMENEZ LEOPOLDO GEOVANNY	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	12948	11
TRÁNSITO	15/01/2016	25/01/2016	VILLAFUERTE CHARIGUAMAN JESSICA ANDREA	ART. 380	CONDENATORIA	12956	10
TRÁNSITO	16/01/2016	26/01/2016	ALMEIDA CABRERA DIEGO WLADIMIR	ART. 380	CONDENATORIA	13209	10
TRÁNSITO	20/01/2016	01/02/2016	MONTENEGRO ALVARADO HUGO ALBERTO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	15298	10
TRÁNSITO	20/01/2016	01/02/2016	MONTENEGRO GANGOTENA CARLOS RICHARD	ART. 380	CONDENATORIA	15301	10
TRÁNSITO	24/01/2016	03/02/2016	ENDARA ZAMBRANO JONATHAN DAVID	ART. 380	CONDENATORIA	15827	10
TRÁNSITO	25/01/2016	04/02/2016	TOAZA TIPAN LUIS LEONARDO	ART. 380	CONDENATORIA	16799	10
TRÁNSITO	24/01/2016	03/02/2016	CUÑEZ LUIS OSWALDO	ART. 380	CONDENATORIA	15682	10
TRÁNSITO	24/01/2016	03/02/2016	MIKEY ALEXANDER LOPEZ PEREIRA	ART. 380	CONDENATORIA	15686	10
TRÁNSITO	31/01/2016	11/02/2016	ALDAS ALBARRACIN DIEGO FERNANDO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	18687	11
TRÁNSITO	31/01/2016	10/02/2016	CORO BARAJA SEGUNDO MANUEL	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	18637	10

TRÁNSITO	31/01/2016	11/02/2016	PARRAGA OLMEDO GLEINER EMERSON	ART. 380	CONDENATORIA	19198	11
TRÁNSITO	30/01/2016	15/02/2016	CARVAJAL POLIT NOE OSWALDO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	18946	15
TRÁNSITO	30/01/2016	10/02/2016	BALLESTEROS VILLACRES PAUL ALEJANDRO	ART. 380	CONDENATORIA	18768	10
TRÁNSITO	29/01/2016	10/02/2016	MUÑOZ FIGUEROA CESAR FELIPE	ART. 380	CONDENATORIA	19777	11
TRÁNSITO	03/02/2016	13/02/2016	GALARRAGA LAZO ALEXANDER MAURICIO	ART. 380	CONDENATORIA	21009	10
TRÁNSITO	07/02/2016	17/02/2016	BECERRA BPINZA JENNY MARILU	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	23265	10
TRÁNSITO	11/02/2016	22/02/2016	LEMA CRUZ FERNANDO FRANCISCO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	23764	11
TRÁNSITO	13/02/2016	23/02/2016	YAMBI CANDO CARLOS ALFREDO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	25778	10
TRÁNSITO	14/02/2016	25/02/2016	CHASIPANTA ROJANO LUIS ANIBAL	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	25790	11
TRÁNSITO	21/02/2016	02/03/2016	CARLOS ABEL CADENA ANDRANGO	ART- 380	CONDENATORIA	29960	10
TRÁNSITO	29/02/2016	10/03/2016	ROBLES BARSALLO LIDER MANUEL	ART. 153	CONDENATORIA	34376	10
TRÁNSITO	28/02/2016	09/03/2016	GUAMAN CHASI LUIS ANIBAL	ART. 380	CONDENATORIA	34167	10
TRÁNSITO	06/03/2016	16/03/2016	<u>PINILLA QUINTERO JORGE ESTEBAN</u>	ART. 380	CONDENATORIA	38325	10
TRÁNSITO	06/03/2016	15/03/2016	GUANOQUIZA CAILLAGUA LUIS FAUSTO	ART. 380	CONDENATORIA	38324	10
TRÁNSITO	13/03/2016	23/03/2016	YANEZ PEREZ EDGAR ALFREDO	ART. 380	CONDENATORIA	42251	10
TRÁNSITO	13/03/2016	23/03/2016	MORALES MORAN LUIS ALFONSO	ART. 380	CONDENATORIA	42296	10
TRÁNSITO	13/03/2016	23/03/2016	CATOTA SANCHEZ IVAN DAVID	ART. 380	CONDENATORIA	42326	10
TRÁNSITO	13/03/2016	23/03/2016	JARA MURILLO ALFREDO DAVID	ART. 380	CONDENATORIA		10
TRÁNSITO	16/03/2016	28/03/2016	ORTIZ ACOSTA BYRON ALEJANDRO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	44325	10
TRÁNSITO	16/03/2016	28/03/2016	MALITAXI MOREANO LUIS ARTURO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	44315	10
TRÁNSITO	18/03/2016	29/03/2016	CABEZAS SHUGULI SEGUNDO FRANCISCO	ART. 380	CONDENATORIA	45583	10
TRÁNSITO	21/04/2016	03/05/2016	IZA GUARANDA CARLOS ARMANDO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	67129	10
TRÁNSITO	21/04/2016	29/04/2016	CAMPAÑA CAIZA GARY ESTIVENART. 379		CONDENATORIA	67290	10
TRÁNSITO	24/04/2016	04/05/2016	EDGAR GEOVANNY PAVON RODRIGUEZ	ART. 380	CONDENATORIA	68487	10
TRÁNSITO	24/04/2016	04/05/2016	MORALES ASHQUI CESAR ARTURO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	68486	10
TRÁNSITO	24/04/2016	04/05/2016	TOAPANTA SAQUINGA SEGUNDO JOSE	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	68519	10
TRÁNSITO	27/04/2016	10/05/2016	TORRES MALDONADO DANNY ALEXANDER	ART. 380	CONDENATORIA	72080	13
TRÁNSITO	01/05/2016	11/05/2016	AGUIRRE SUAREZ MANUEL MESIAS	ART. 380	CONDENATORIA		10

TRÁNSITO	30/04/2016	10/05/2016	ARIAS BONE CRISTIAN ABELL	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	75377	10
TRÁNSITO	30/04/2016	11/05/2016	ARIAS MALLA HENRY ALEXANDER	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	75388	10
TRÁNSITO	30/04/2016	09/05/2016	SALAZAR MUÑOS JORGE GABRIEL	ART. 380	CONDENATORIA	75248	9
TRÁNSITO	08/05/2016	18/05/2016	ECSCOBAR RIVERA YASMIN PAOLA	ART. 380	CONDENATORIA	81202	10
TRÁNSITO	09/05/2016	19/05/2016	TAPIA YAGUACHI VICTOR MANUEL	ART. 380	CONDENATORIA	81917	10
TRÁNSITO	09/05/2016	19/05/2016	FLORES VELASQUEZ WILSON EFRAIN	ART. 380	CONDENATORIA	84978	10
TRÁNSITO	15/05/2016	25/05/2016	RAMIREZ VALENCIA ANDRES MAURICIO (VÍCTIMA)	ART. 380	CONDENATORIA	87144	10
TRÁNSITO	14/05/2016	24/05/2016	CONDOLO CORREA FREDY RAUL	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	87782	10
TRÁNSITO	21/05/2016	31/05/2016	WILSON BOLIVAR CEVALLOS SIMBAÑA	ART. 380	CONDENATORIA	92703	10
TRÁNSITO	23/05/2016	02/06/2016	CHIPANTASI COLLAGUAZO JOSE ENRIQUE	ART. 380	CONDENATORIA	94942	10
TRÁNSITO	28/05/2016	07/06/2016	ALTAMIRANO CAIZA CHRISTIAN BLADIMIR	ART. 380	CONDENATORIA	97576	10
TRÁNSITO	27/05/2016	06/06/2016	ERAZO CORDOVA CRISTIAN ALEJANDRO	ART. 380	CONDENATORIA	97204	10
TRÁNSITO	28/05/2016	07/06/2016	GONZALES GOMEZCOELLO ADRIAN RICARDO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	97670	10
TRÁNSITO	30/05/2016	09/06/2016	GUERRERO CAZAR PATRICIO OCTAVIO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	99542	10
TRÁNSITO	30/05/2016	09/06/2016	TOAPANTA GUACHAMIN NESTOR	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	99117	10
TRÁNSITO	25/05/2016	06/06/2016	MOGRO POMA ESTEFANIA ALEJANDRA	ART. 380	CONDENATORIA	95921	10
TRÁNSITO	03/06/2016	13/06/2016	MONCAYO ENCALADA JUAN FERNANDO	ART. 380	CONDENATORIA	102888	10
TRÁNSITO	05/06/2016	15/06/2016	CAMACHO FAJARDO KLEBER JOSE	ART. 380	CONDENATORIA	103401	10
TRÁNSITO	05/06/2016	15/06/2016	GALARZA LLIVER BYRON JAVIER	ART. 380	CONDENATORIA	103342	10
TRÁNSITO	04/06/2016	14/06/2016	LANCHIMBA LOYA CARLOS ENRIQUE	ART. 380	CONDENATORIA	103442	10
TRÁNSITO	04/06/2016	14/06/2016	GARZON ZAMBRANO PATRICIO GERMAN	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	103813	10
TRÁNSITO	08/06/2016	20/06/2016	SANCHEZ LOPEZ ABELARDO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	107864	10
TRÁNSITO	11/06/2016	21/06/2016	RAMOS RODRIGUEZ HENRY NELSON	ART. 380	CONDENATORIA	109425	10
TRÁNSITO	08/06/2016	17/06/2016	ESPINOZA BENAVIDES BRYAN XAVIER	ART. 380	CONDENATORIA	106812	9
TRÁNSITO	07/06/2016	17/06/2016	ALAVA VACA JENNY ELIZABETH	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	105550	10
TRÁNSITO	19/06/2016	29/06/2016	TABANGO PUIPALES JOSE PEDRO	ART. 379 COIP	CONDENATORIA	115387	10
TRÁNSITO	18/06/2016	28/06/2016	MEZA ANDRADE LUIS ORLANDO	ART. 380	CONDENATORIA	115493	10

Fuente: (Defensoría Pública del Ecuador, 2016)

Elaboración: El Autor

