



# **UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI**

## **UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS CARRERA DERECHO**

### **TESIS DE GRADO**

#### **TEMA:**

**“EL CONTROL EN LA APLICACIÓN DE PENAS Y REDUCCIÓN DE PUNTOS EN CONTRAVENCIONES EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PERIODO ENERO-AGOSTO DEL 2009”.**

Tesis presentada previa a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador

#### **AUTORES:**

Cueva Chacón Diego Geovanny

Mullo Mayo Walther Marcelo

#### **DIRECTOR:**

Dr. Luís Antonio Rodríguez Alcázar

Latacunga – Ecuador

Noviembre 2010

## **AUTORÍA**

Los criterios emitidos en el presente trabajo de investigación: "El control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial", como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y recomendaciones son de exclusiva responsabilidad legal y académica de los autores de este trabajo de grado.

Latacunga, Noviembre, 2010

.....  
Cueva Chacón Diego Geovanny

C.C. # 050305809-1

.....  
Mullo Mayo Walther Marcelo

C.C. # 050221881-1

## **AVAL DEL DIRECTOR DE TESIS**

En calidad de Director del Trabajo de Investigación sobre el tema:

“El control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, de Cueva Chacón Diego Geovanny y Mullo Mayo Walther Marcelo, postulantes de la Carrera de Derecho, considero que dicho Informe Investigativo cumple con los requisitos metodológicos y aportes científico-técnicos suficientes para ser sometidos a la evaluación del Tribunal de Validación de Tesis que el Honorable Consejo Académico de la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Humanísticas de la Universidad Técnica de Cotopaxi designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Latacunga, Noviembre, 2010

Dr. Luís Antonio Rodríguez Alcázar

**DIRECTOR**

## **AGRADECIMIENTO**

Agradecemos de manera especial a Dios por guiar e iluminar siempre nuestro camino.

A nuestros padres por estar siempre a nuestro lado brindándonos su apoyo y comprensión.

A nuestros familiares y amigos cercanos que confiaron en nuestras capacidades y habilidades.

A la Universidad Técnica de Cotopaxi y a todo el cuerpo de docentes que nos ayudaron a formarnos como profesionales en la rama del derecho.

*Diego Cueva y Walter Mullo*

## **DEDICATORIA**

Dedicamos este trabajo investigativo a nuestros padres porque gracias a ellos llegamos a finalizar una etapa mas en nuestra vida profesional, por sus consejos y apoyo incondicional.

A nuestros familiares y amigos cercanos, que siempre estuvieron pendientes en nuestra superación y en nuestro éxito como persona y como profesional.

***Diego Cueva y Marcelo Mullo.***

# ÍNDICE GENERAL

<b>CONTENIDOS</b>	<b>PÁGINAS</b>
PÁGINA DE TÍTULO O PORTADA .....	i
PÁGINA DE AUTORÍA DE LA TESIS .....	ii
PÁGINA DEL AVAL DEL DIRECTOR DE TESIS .....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
DEDICATORIA.....	v
ÍNDICE GENERAL .....	vi
RESUMEN.....	xi
ABSTRACT.....	xii
INTRODUCCIÓN .....	xiii
<b>CAPÍTULO I</b>	
FUNDAMENTAMENTOS TEÓRICOS-JURÍDICOS .....	1
1.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN .....	1
1.2. CATEGORÍAS FUNDAMENTALES .....	4
1.2.1. CAPACITACIÓN .....	5
1.2.2. INFRACCIONES DE TRÁNSITO .....	18
1.2.3. PENAS APLICABLES .....	34
1.2.4. EJECUCIÓN DE PENAS .....	44
<b>CAPÍTULO II</b>	
MARCO METODOLÓGICO.....	50
2. 1.ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	50
2.1.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	50
2.1.2. METODOLOGÍA .....	50

2.1.3. UNIDAD DE ESTUDIO (población-muestra) .....	50
2.1.4. MÉTODOS Y TÉCNICAS .....	51
2.1.5.RESULTADOS OBTENIDOS .....	53

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO PROPOSITIVO**

3.1. GENERALIDADES.....	74
3.2. JUSTIFICACIÓN.....	76
3.3. . OBJETIVOS.....	78
3.3.1. GENERALES.....	78
3.3.2. ESPECÍFICOS .....	78
3.4. PROPUESTA.....	79
3.5. CONCLUSIONES .....	89
3.6. RECOMENDACIONES .....	90
3.7. BIBLIOGRAFÍA REFERENCIAS.....	93
3.7.1. BIBLIOGRAFÍA CITADA.....	92
3.7.2. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.....	93
ANEXOS.....	95

## INDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS

<b>GRÁFICO #1</b> CATEGORÍAS FUNDAMENTALES.....	4
<b>GRÁFICO # 2</b> APTITUD DE CONTROL.....	9
<b>CUADRO #1</b> DELITOS DE TRÁNSITO.....	34
<b>CUADRO # 2</b> PREGUNTA 1 AL DIRECTOR DE TRÁNSITO.....	53
<b>GRÁFICO #3</b> ÍNDICE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	53
<b>CUADRO # 3</b> PREGUNTA 2 AL DIRECTOR DE TRÁNSITO .....	54
<b>GRÁFICO #4</b> APLICACIÓN DE SANCIONES.....	54
<b>CUADRO # 4</b> PREGUNTA 3 AL DIRECTOR DE TRÁNSITO.....	55
<b>GRÁFICO #5</b> DISMINUCION DEL NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	55
<b>CUADRO # 5</b> PREGUNTA 4 AL DIRECTOR DE TRÁNSITO.....	56
<b>GRÁFICO #6</b> FALTA DE MECANISMOS DE SANCION.....	56
<b>CUADRO #6</b> PREGUNTA 1 A LOS JUECES DE TRÁNSITO.....	57
<b>GRÁFICO #7</b> APLICACIÓN DE SANCIONES.....	57
<b>CUADRO # 7</b> PREGUNTA 2 A LOS JUECES DE TRÁNSITO.....	58
<b>GRÁFICO #8</b> ATENCION INMEDIATA DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO.....	58
<b>CUADRO # 8</b> PREGUNTA 3 A LOS JUECES DE TRÁNSITO.....	59
<b>GRÁFICO #9</b> HACINAMIENTO POR CONTRAVENCIONES .....	59
<b>CUADRO # 9</b> PREGUNTA 4 A LOS JUECES DE TRÁNSITO.....	60
<b>GRÁFICO #10</b> DERECHOS GENERALES DE LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL.....	60
<b>CUADRO # 10</b> PREGUNTA 5 A LOS JUECES DE TRÁNSITO.....	61
<b>GRÁFICO #11</b> CONTRAVENCIONES EN IMPUNIDAD.....	61
<b>CUADRO # 11</b> PREGUNTA 1 A LOS CHOFERES PROFESIONALES PEATONES.....	62
<b>GRÁFICO #12</b> APOYO A LA ACTUAL LEY DE TRANSITO.....	62

<b>CUADRO # 12 PREGUNTA 2 A LOS CHOFERES PROFESIONALES</b>	
PEATONES.....	63
<b>GRÁFICO #12 APLICACIÓN DE LAS SANCIONES.....</b>	<b>63</b>
<b>CUADRO # 13 PREGUNTA 3 A LOS CHOFERES PROFESIONALES</b>	
PEATONES.....	64
<b>GRÁFICO #14 CORRUPCION DE VIGILANTES DE TRANSITO.....</b>	<b>64</b>
<b>CUADRO # 14 PREGUNTA 4 A LOS CHOFERES PROFESIONALES</b>	
PEATONES.....	65
<b>GRÁFICO #15 CONDUCTORES NO SANCIONADOS.....</b>	<b>65</b>
<b>CUADRO # 15 PREGUNTA 5 A LOS CHOFERES PROFESIONALES</b>	
PEATONES.....	66
<b>GRÁFICO #16 DELITOS EN IMPUNIDAD.....</b>	<b>66</b>
<b>CUADRO # 16 PREGUNTA 6 A LOS CHOFERES PROFESIONALES</b>	
PEATONES.....	67
<b>GRÁFICO #17 NECESIDAD DE CAMPAÑA PARA INCENTIVAR LA</b>	
<b>APLICACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO.....</b>	<b>67</b>
<b>CUADRO # 17 PREGUNTA 7 A LOS CHOFERES PROFESIONALES</b>	
PEATONES.....	68
<b>GRÁFICO #18 REFORMA A LA LEGISLACION PENAL.....</b>	<b>68</b>
<b>CUADRO # 18 PREGUNTA 8 A LOS CHOFERES PROFESIONALES</b>	
PEATONES.....	69
<b>GRÁFICO #19 CAPACITACION INTEGRAL POR PARTE DE LOS</b>	
<b>SINDICATOS.....</b>	<b>69</b>
<b>CUADRO # 19 PREGUNTA 9 A LOS CHOFERES PROFESIONALES</b>	
PEATONES.....	70
<b>GRÁFICO #20 OPERATIVOS DE CONTROL Y SANCION.....</b>	<b>70</b>
<b>CUADRO # 20 PREGUNTA 10 A LOS CHOFERES PROFESIONALES</b>	
PEATONES.....	71
<b>GRÁFICO #21 CAMARAS DE SEGURIDAD COMO MEDIO DE PREVENCION</b>	
<b>DE ACCIDENTES.....</b>	<b>71</b>

ANEXOS.....	98
ANEXO No.-1.....	DE LA EDUCACIÓN VIAL Y CAPACITACION
ANEXO No.- 2.....	HISTORIA DEL AUTOMÓVIL
ANEXO No.-3.....	DEL CONTROL DE LOS CONDUCTORES
ANEXO No.-4.....	VÍCTIMAS, ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR PROVINCIAS
ANEXO No.-5.....	DE LOS DELISTOS DE TRANSITO
ANEXO No.- 6.....	DE LAS CONSTRAVENCIONES
ANEXO No.- 7.....	LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO
ANEXO No.- 8.....	DE LAS INFRACCIONES DE TRANSITO
ANEXO No.- 9.....	DE LAS PENAS Y SU MODIFICACIÓN
ANEXO No.- 10.....	FOTOGRAFÍA DEL JEFE PROVINCIAL DE TRÁNSITO DE COTOPAXI (E)
ANEXO No.- 11.....	FOTOGRAFÍA DEL DIRECTOR PROVINCIAL DE LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DE COTOPAXI
ANEXO No.- 12.....	FOTOGRAFÍA DEL FORO POR LA VIDA EN LATACUNGA
ANEXO No.- 13.....	FOTOGRAFÍA DE LA PARTICIPACIÓN ESTUDIANTIL DE EDUCACIÓN VIAL

**TEMA:** “El control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”

**Autores:** Diego Geovanny Cueva Chacón  
Walter Marcelo Mullo Mayo

## **RESÚMEN**

En los últimos años nuestro país ha sufrido un incremento desmedido de accidentes de tránsito, en carreteras y vías, atropellamientos, arrollamientos, choques, estrellamientos que ocurren con frecuencia, captando la atención en los medios de comunicación social y sobre todo sembrando la alarma y preocupación en la colectividad. El conocimiento de esta Ley en el contraventor emprenderá una labor encaminada al estudio y forjamiento de una verdadera cultura de manejo responsable de vehículos a motor, tracción humana, en procura de evitar más accidentes. Esta investigación se fundamenta en la inexactitud del control en la aplicación de penas y reducción de puntos y la existencia de contravenciones a diario que quedan en la impunidad, y en muchos de los casos la sanción es exagerada, o a su vez no se llega a sancionar con la respectiva multa y rebaja de puntos en la licencia de conducir a los choferes que cometen contravenciones. Sin embargo, a Nivel Nacional desde que entró en vigencia la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial existe críticas de los sindicatos de choferes, y personas que están ligados directamente y que piden que se haga cambios en la ley como es el aumento de los puntos en las licencias de conducir, razón por la que es novedoso el tema a investigar. La práctica y ejecución de la investigación a realizarse es factible por contar con la información necesaria de los Juzgados de Tránsito, así como de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre de Cotopaxi.

**THEME:** “El control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial”

**Autores:** Diego Geovanny Cueva Chacón  
Walter Marcelo Mullo Mayo

### **ABSTRACT**

In recent years our country has suffered an increase in excessive traffic on roads and tracks, crashes, windings, shocks, estrellamientos occurring frequently, capturing attention on social media and especially to sow the alarm and concern in the community. This research is based on the inaccuracy of the control in the application of penalties and reduction of points and you remaining unpunished, and in many cases the sanction contraventions daily existence is exaggerated, or at the same time fails to punish with the respective fine and rebate points in driving drivers committing contraventions license. There is however, nationwide since it came into effect the new organic law land transport transit and road safety criticisms of trade unions of drivers, and individuals that are linked directly and asking to make changes in the law as it is the increase in transit, reason why the theme is innovative licensing points to investigate. Practice and implementation of research to be feasible by having the necessary information of the courts of transit, as well as the Provincial Commission for Transit and land Transport of Cotopaxi.

## INTRODUCCIÓN

El crecimiento del parque automotor y el continuo avance del derecho, ha obligado a generar nuevas normas legales en lo que a materia de tránsito se refiere, normas que permitan la convivencia social sin impedir y limitar el goce de los derechos y obligaciones de todos los ciudadanos; por lo que es necesario recordar el sistema de disminución de puntos para las licencias de conducir que ha sido creada recientemente, misma que hasta la actualidad no ha tenido una adecuada aplicación.

Razón por la cual consideramos de trascendental importancia el trabajo de investigación realizado, ya que hemos observado la necesidad de una reforma a la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como una capacitación teórico-práctica a los choferes profesionales de la provincia, sustentada en la prevención y erradicación de contravenciones de tránsito.

De ahí que en el Ecuador durante los últimos años se ha visto un incremento alarmante en los Juzgados de Tránsito del país, debido a la acumulación de procesos por la falta de un sistema adecuado en la rebaja de puntos por contravenciones, por lo que el ámbito de esta investigación es el ofrecer a la sociedad cotopaxense una herramienta mucho más madura y refinada para lidiar con la problemática en las carreteras del país, en virtud de que se ha dado un sinnúmero de críticas y foros por parte de sindicatos de choferes, y personas que están ligados directamente y que piden que se haga cambios en la ley como es el aumento de los puntos en las licencias de tránsito.

En este sentido el principal interés que motiva a la realización de esta investigación se fundamenta en establecer un mecanismo que permita controlar la aplicación de penas y reducción de puntos, debido a que a diario existen contravenciones que quedan en la impunidad, y en muchos de los casos la sanción es exagerada, o a su vez no se llega a sancionar con la respectiva multa y rebaja de puntos a los choferes que cometen contravenciones.

Todo esto pone en relevancia la poca valoración que se le da al sistema actual de administración de justicia en materia de tránsito, por lo que la presente investigación busca la correcta aplicación de la ley, la protección y tutela efectiva de los derechos de los Choferes Profesionales y no profesionales del Cantón, que como se conoce en muchos de los casos estos han sido juzgados pero no se les ha aplicado la respectiva rebaja de los puntos a su licencia de conducir por falta de pruebas, y al querer comprobar el cometimiento de dicha infracción no se puede ya que la Policía Nacional no cuenta con los instrumentos necesarios para poder fundamentar y comprobar la citación entregada al conductor, es por esto que consideramos de vital importancia corroborar la eficacia y alcance de las medidas propuestas en la ley de tránsito y de esta forma lograr el mejoramiento de este instrumento para que brinde mejores resultados al momento de su aplicación.

Sin embargo, esta investigación se diferencia de las demás porque va encaminada a un pequeño Cantón de la Provincia de Cotopaxi, donde se cometen contravenciones a diario y no existe los entes sancionadores para que se aplique la ley de una manera correcta, la práctica y ejecución de la investigación a realizarse es factible debido a que se cuenta con la información necesaria de los Juzgados de Tránsito, así como de la Comisión Provincial de Tránsito de Cotopaxi, además de que los datos estadísticos e informativos se los puede adquirir en las mismas instituciones; no obstante, pueden existir algunas limitaciones que dificulten la ejecución de esta investigación, como la falta de la colaboración de personal que labora en las instituciones anteriormente mencionadas para no facilitar la información requerida, pero también existen algunas investigaciones ya realizadas en otras provincias lo que servirá de sustento y apoyo para obtener propias conclusiones en este proyecto sin destacar los aportes de los autores, y personal docente de la Universidad Técnica de Cotopaxi.

Dentro de esta investigación se han establecido como **Objetivo General** el establecer un programa de capacitación teórico-practico que permita la difusión de la aplicación de penas dentro del sistema de rebaja de puntos por contravención en la Ley Orgánica

de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el período Enero-Agosto del 2009; y como **objetivos específicos**: 1.- Investigar los contenidos teóricos-jurídicos en los que se enmarcan los derechos y obligaciones de los ciudadanos choferes profesionales y no profesionales del país; 2.- Determinar los derechos y obligaciones de los choferes profesionales y no profesionales y su sistema de aplicación de penas y rebaja de puntos en cuanto a contravenciones se refiere; 3.- Proponer una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial que permita un mejor aplicación del sistema de aplicación de penas y rebaja de puntos en cuanto a contravenciones se refiere.

Esta investigación tiene dos tipos de **variables** una **dependiente** y otra **independiente**, la primera se basa en el nivel de conocimientos de las autoridades de transito en materia de infracciones y su respectivas penas; y, la segunda en el grado de aplicación del sistema de disminución de puntos. Además se realiza a través de un estudio detallado, que recopila información basada en la investigación bibliográfica y de carácter descriptivo, empleando un diseño no experimental de investigación, debido a que no se realiza la manipulación de variables, tan solo se observa la aplicación del sistema de disminución de puntos en su contexto natural.

En cuanto a los **métodos de investigación** se ha empleado el **inductivo, deductivo, analítico y sintético**, mientras que en las **técnicas** se utiliza la **observación, la entrevista y la encuesta**; y en lo que a **instrumentos** se refiere se hace uso del **cuestionario y de la guía de entrevista**.

Finalmente el presente trabajo investigativo está conformado por los siguientes capítulos: **Capítulo I.-** Consta de la Fundamentación Teóricos-Jurídicos, los Antecedentes de la Investigación, categorías Fundamentales. **Capítulo II.-** Abarca el Marco metodológico con Análisis e Interpretación de resultados. **Capítulo III.-** Contiene el marco Propositivo, el Documento Crítico, Título de la Propuesta, Justificación, Fundamentación, Objetivos Generales, Específicos, propuesta, Conclusiones y Recomendaciones.

# CAPÍTULO I

## FUNDAMENTOS TEÓRICOS - JURÍDICOS

### 1.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

En los últimos años nuestro país ha sufrido un incremento desmedido de accidentes de tránsito, en carreteras y vías, atropellamientos, arrollamientos, volquees, choques y estrellamientos que ocurren a cada momento y con frecuencia logran copar los medios de comunicación social y captar nuestra atención, pero sobre todo siembran la alarma y preocupación en la colectividad, por lo tanto con el conocimiento de esta Ley el contraventor emprenderá en una labor encaminada al estudio y forjamiento de una verdadera cultura de manejo responsable de vehículos a motor, tracción humana, animal o mecánica, en procura de evitar más accidentes.

Según el criterio personal del **CORONEL TRUJILLO P. (ESFORST; 2010)**: “La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes; ha concurrido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe una capacitación con fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a Nivel nacional, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, no contempla aspectos relacionados con la prevención; y no se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del Transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad por lo que es necesario contar con una nueva ley de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los

diversos aspectos relacionados con la materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.

Los Tesistas comentan que el Transporte Terrestre ha tenido y seguirá teniendo un papel de primer orden en la historia de la humanidad, su constante evolución, que va desde el propio esfuerzo físico, humano y el uso de animales hasta la invención de las máquinas, ha permitido el desarrollo alcanzado por el intercambio comercial.

Según, el criterio del; Señor Ingeniero José Simón Frías, Director de la Comisión Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre (Provincia Cotopaxi-2010): “En las cinco últimas semanas el país se ha convulsionado por la serie de accidentes de tránsito y contravenciones dejando una estela de dolor y muerte debido a las irresponsabilidades de los conductores y al obsoleto y viejo parque automotor existente. Cada vez ponen leyes para que esto se solucione pero hoy en día estos accidentes también se dan por la existencia de muchos carros por ejemplo en la ciudad de Quito existen más de 400.000 carros y el 70% son autos que circulan todos los días lo cual ocasiona también el tráfico, claro que la policía realiza los contra flujos en las horas pico pero aún así esto no es la solución por la gran demanda de carros.”

Los Tesistas comentan que las nuevas leyes de tránsito ya establecido y otras por establecerse como es la ley de PICO Y PLACA; se penalicen con multas más severas las infracciones de tránsito, y así se evite que ocurran en el país generalmente en las calles y carreteras, esto que tanto daño ocasiona a los hogares. En el diagnóstico realizado, se ha encontrado que en la Organismo Mundial de la Salud (OMS), el Ecuador es uno de los tres países con más alto porcentaje de muertes por accidentes de tránsito.

Esto se debe en gran porcentaje a la irresponsabilidad de los conductores a la impericia, a manejar en estado de ebriedad o drogados, y otros.

Por lo tanto es hora ya que las autoridades del país pongan un alto a este sangriento problema nacional. Se puede empezar con una gran campaña nacional creando conciencia en los conductores de que los peatones deben ser los protegidos y cuidados por los conductores y por las leyes de tránsito, para esto se debe abordar con una campaña exigiendo a los conductores, el uso de cinturones de seguridad, que respeten las señales de tránsito creadas para proteger a los peatones, que den prioridad a los peatones en el cruce de la calzada, que no conduzcan en estado de embriaguez, también a los peatones que utilicen los puentes peatonales, el paso cebra y se respete también los semáforos, y otros.

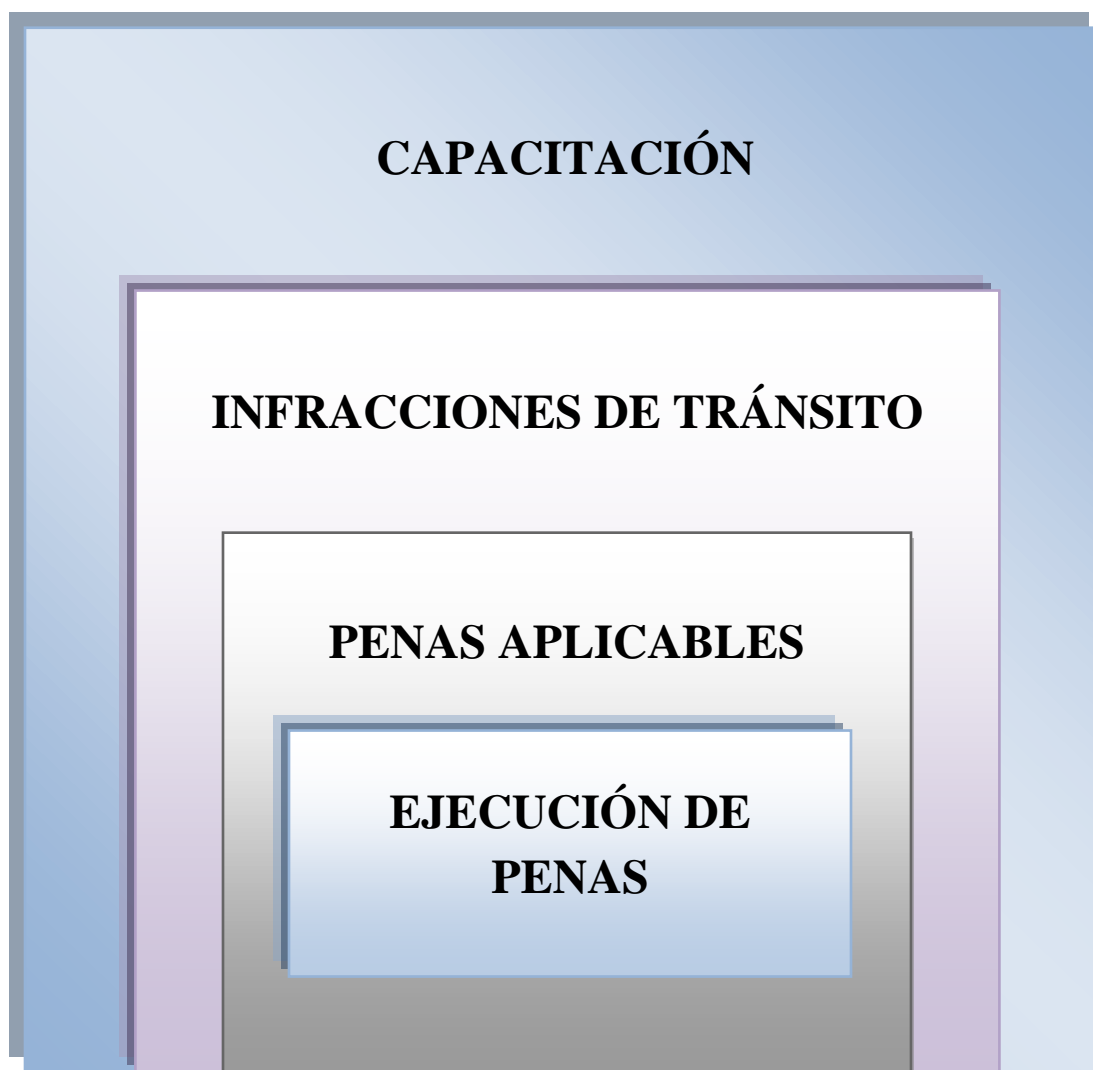
Igualmente, este conocimiento contribuirá a identificar situaciones de riesgo y sobre todo a la prevención de accidentes y contravenciones así como a la comprensión de la seguridad y la eficiencia del sistema vial que depende de la conducta de las personas como usuarios del sistema.

Por todo esto la educación y seguridad vial debe adquirir gran importancia para la protección de la vida humana; pues proporciona a los ciudadanos los conocimientos y orientaciones que les permita prevenir y evitar accidentes y contravenciones de tránsito, así como desenvolverse en el sistema vial de la manera más segura, eficiente, eficaz y efectiva para todos.

De las consultas que se ha realizado en la Biblioteca de la Universidad Técnica de Cotopaxi, se desprende la afirmación de que no existen investigaciones similares a la que se está planteando en esta oportunidad, por lo que espera obtener resultados positivos que sirva de base para posteriores trabajos realizados en la entidad educativa en mención.

## 1.2. CATEGORÍAS FUNDAMENTALES

Gráfico N°1



**Fuente:** Investigación

**Elaborado por:** Los Tesistas

### **1.2.1. CAPACITACIÓN**

Las escuelas de formación y capacitación de conductores no profesionales estarán a cargo de TOURING, Automóvil Club del Ecuador (ANETA), Escuela de Capacitación del Sindicato de Choferes de Cotopaxi o por las Jefaturas Provinciales de Tránsito debidamente autorizadas por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte. Anteriormente la formación y capacitación estaba bajo la conducción de las Jefaturas de Tránsito de cada provincia, pero con el afán de descongestionar las actividades que estas entidades realizan y por agilizar procedimientos mejor adecuados. Las escuelas de formación para chóferes profesionales, están bajo la administración de la Federación de Chóferes Profesionales, a través de los Sindicatos Provinciales Cantonales y Parroquiales del ramo. **(R.O. Nro. 553 del 11 de abril del 2002)**

Según, **BASTIDAS P. (2007; Pág.98)** del Libro de Organizados Formal e Informal define que la capacitación; “es el conjunto de procesos organizados, relativos tanto a la educación no formal como a la informal de acuerdo con lo establecido por la organización, dirigidos a prolongar y a complementar la educación inicial mediante la generación de fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con conocimientos para el desarrollo de habilidades y el cambio de actitudes, con el fin de incrementar la capacidad individual y colectiva y contribuir al cumplimiento de la misión institucional, a la mejor prestación de servicios a la comunidad, al eficaz desempeño del cargo y al desarrollo personal integral. Esta definición comprende los procesos de formación, entendidos como aquellos que tienen por objeto específico desarrollar y fortalecer una ética del servicio público basada en los principios que se rigen la función de contravenciones”

Los Tesistas opinan que el Transporte Terrestre ha tenido y seguirá teniendo un papel de primer orden en la historia de la humanidad, su constante evolución, que va desde el propio esfuerzo físico, humano y el uso de animales hasta la invención de las máquinas, ha permitido el desarrollo alcanzado por el intercambio comercial.

Según el criterio de; **ARMIJOS, P. (2006; Pág. 56)**: “Las actividades de capacitación en los cursos deben poseer fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que se realizan en cualquier contexto deben ser de carácter formativo e informativo, referidos al cumplimiento de niveles de educación conducentes a la obtención de grados académicos, indicando que la capacitación es un *proceso* y no son cursos aislados e independientes. Debe estar ceñida a las competencias laborales que haya definido la entidad dentro del correspondiente manual, propendiendo por el crecimiento de la persona en el entorno laboral.”

Los Tesistas comentan que la capacitación es una herramienta fundamental para la Administración de Recursos Humanos, es un proceso planificado, sistemático y organizado que busca modificar, mejorar y ampliar los conocimientos, habilidades y actitudes del personal nuevo o actual, como consecuencia de su natural proceso de cambio, crecimiento y adaptación a nuevas circunstancias internas y externas con contenidos integrales, a fin de complementar los fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones, en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con conocimientos necesarios en la consolidación de las competencias laborales requeridas para el correcto ejercicio del cargo.

Según. (**AQUINO y otros; 1997**) establecen: “La capacitación mejora los niveles de desempeño y es considerada como un factor de competitividad en el mercado actual.

La capacitación consiste en proporcionar a los empleados, nuevos o actuales, las habilidades necesarias para desempeñar su trabajo. Actitudes del personal en conductas produciendo un cambio positivo en el desempeño de sus tareas. El objeto es perfeccionar al trabajador en su puesto de trabajo."

Los Tesistas manifiestan que la capacitación en Educación Vial se considere como un proceso a corto plazo, utilizando un procedimiento planeado, sistemático y organizado que comprenda un conjunto de acciones instructivas y administrativas orientadas al cambio y mejoramiento de fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con conocimientos, habilidades y actitudes positivas, a fin de propiciar la reducción de puntos en las contravenciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial personal, y elevar la eficacia, eficiencia y efectividad en el conductor de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Esto vendría hacer un proceso educativo vial a corto plazo, aplicado de manera sistemática y organizada, mediante el cual las personas aprenden conocimientos, actitudes y habilidades, en función de objetivos definidos.

Según **HELBERTH L. (Pág. 145;2003)** establece: "Aunque la capacitación (termino que se emplea como sinónimo de entrenamiento) auxilia los miembros de una organización a desempeñar su trabajo actual, sus beneficios pueden prolongarse toda su vida laboral y pueden contribuir al desarrollo de esa persona para cumplir con futuras responsabilidades. Las actividades de desarrollo, por otra parte, ayudan al individuo en el manejo de responsabilidades futuras, independientes de las actuales. Como resultado de esta situación, la diferencia entre capacitación y desarrollo no siempre es muy clara o nítida."

Los Tesistas deducen que según la investigación realizada, la importancia de la capacitación tiene incidencia en varios aspectos como en la productividad, por las actividades de entrenamiento no solo aplicadas a los conductores (nuevos) del

volante, si no también a los choferes de experiencia, el capacitar a los infractores y no infractores consistirá en darles los conocimientos, actitudes y habilidades que requieren para lograr un desempeño óptimo en el volante al momento de conducir.

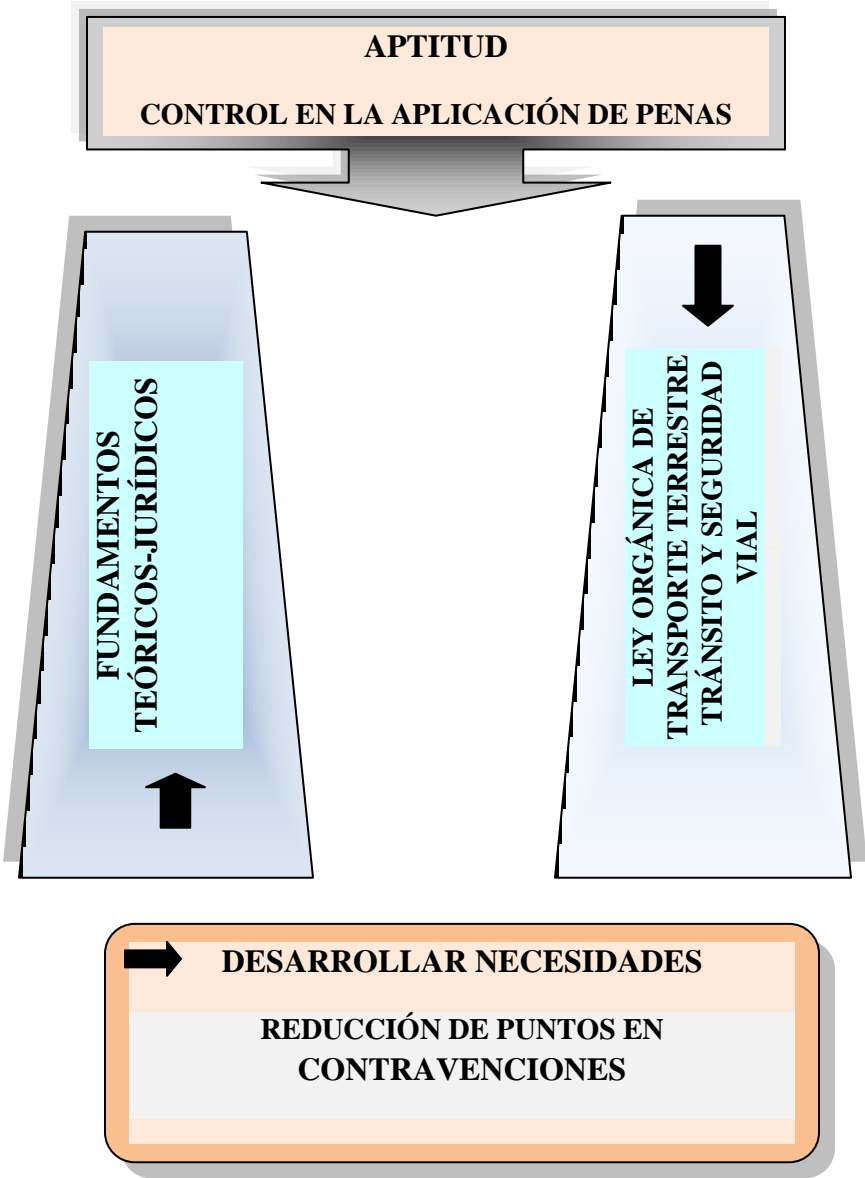
Las organizaciones en general deben dar las bases para que sus colaboradores tengan la preparación necesaria y especializada, permitiéndoles enfrentarse en las mejores condiciones a sus tareas diarias. Los programas de capacitación de transporte terrestre contribuirán a elevar la calidad en el usuario nuevo y de experiencia que se encuentra al volante, a fin de reducir los puntos en las contravenciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Cuando los conductores del volante están mejor informados, son menos propensos a cometer contravenciones en su diario vivir. Una adecuada capacitación ayuda a prevenir accidentes en el Transporte Terrestre, y Vial

La capacitación vendrá a generar un cambio de actitud, tanto para sus relaciones personales como profesionales del volante, además, mejorará su grado de motivación, de seguridad en sí mismo, el nivel de autoestima para no ocasionar infracciones. Los conocimientos compartidos conducirá al chofer a no cometer las infracciones, en el habrá mayor compromiso, mayor conciencia y competencia con un repertorio más grande de habilidades y otras consideraciones que son indicativos del mayor desarrollo profesional y personal.

Es necesario mantener actualizados a los choferes del volante, en este sentido la obsolescencia puede controlarse mediante una atención constante al pronóstico de las necesidades de los contraventores. La capacitación bien dirigida, influye en la eficiencia de las organizaciones de conducción, por que se representa de manera directa en los subsistemas, (tecnología, administrativo, y el social-humano). La preocupación fundamental de cualquier empresario de las escuelas de conducción es el crecimiento y la consolidación de su negocio o, por lo menos su supervivencia.

El equilibrio entre la aptitud y las necesidades del puesto se muestra en la siguiente figura, en la cual se ve cómo la orientación y la capacitación en fundamentos teóricos-jurídicos favorecen a la actitud de control para la aplicación de penas y reducción de puntos en los contraventores durante el desempeño del puesto de transporte terrestre y seguridad vial.

**Gráfico N°2**



**Fuente:** Investigación

**Elaborado por:** Los Tesistas

Según el criterio de **MERTENS F. (Pág. 121;1997)**: “Uno de los principales objetivos de las aptitudes del chofer al volante es ayudar a romper las inercias u obstáculos que hasta la fecha han impedido que se dinamice la capacitación-formación en fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Esto cobra particular importancia en América Latina, donde las investigaciones indican que la capacitación sigue siendo muy limitada en términos generales en todo el contexto.”

Los Tesistas comentan que en parte, esto es debido a los problemas que las empresas de conducción afrontan para poner en práctica programas de capacitación, a veces debido a que no saben cómo dirigirla en la forma más adecuada para los objetivos de la empresa de conducción, en ocasiones también porque significan costos y a veces por el temor a empezar a mover toda la estructura de categorías.

Según, **COMPETENCY S. (Pág. 145; 2004)** establece: “Es precisamente el enfoque de la persona al desempeño requerido en la organización lo que ha sido el motivo principal para introducir un sistema de gestión por competencia laboral en el Reino Unido, a la par de mejorar el desarrollo personal y de lograr un cambio en la cultura de la organización.”

Los Tesistas comentan que el comportamiento de la persona y del personal es el factor importante para el éxito o fracaso de cualquier institución, empresa y sociedad. Los Mandos Medio y Superiores, a menudo, se preocupan por el entrenamiento y capacitación del personal en el aspecto técnico y/o especialización, y descuidan el aspecto humano.

Los Tesistas comentan que los analistas más críticos reconocen que el tema de las normas de capacitación bien llevadas con cimientos teóricos ayuda a las organizaciones de conducción, a fundamentarse en educación vial para dar mayor importancia y obtener un perfil más claro y positivo a no cometer infracciones graves.

De ahí que a lo largo del trabajo se han enumerado aspectos que dan solidez a la caracterización de lo que se debe entender por una formación-capacitación, al menos desde la perspectiva aquí adoptada de la gestión de recursos humanos en las empresas de conducción. Sin pretender describir todos sus componentes, puntos de vista y de controversia de lo que se entendería por una capacitación, consideran útil plantear al menos algunos de sus principios.

Para delimitar el ámbito de discusión, se define que la capacitación en fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en términos amplios: son todos los actos o eventos formativos relacionados directa o indirectamente con el mejoramiento del desempeño del conductor y/o con el desarrollo profesional de la persona. No se especifica en esta parte los aspectos de planificación de la capacitación en el transporte terrestre y educación vial y su articulación con la gestión de recursos humanos en general de las empresas de conducción, los Tesistas comentan que se centran en el acto mismo de la capacitación-formación profesional, lo que no resta importancia a lo dicho anteriormente en cuanto a la necesidad de crear primero un ambiente de aprendizaje en la organización para contrarrestar las contravenciones, para lo cual se han planteado las siguientes características para la capacitación que debe ser permanente continua, perenne, abarcando toda la existencia del ser humano, dinámica, flexible y diversa, ya que está constantemente en cambio, evolutiva, ya que se debe desarrollar a la par de la ciencia y la tecnología actual con resultados enfocados al medio de conducción, por cuanto sufre transformaciones en el producto de los conocimientos en que se inserta.

Para esto debe poseer siempre el conductor una educación formal e informal, los programas influyen en la formación, capacitación o adiestramiento planificado para un aprendizaje positivo sin límites ni necesidades, esto conduce al contraventor a la reflexión y a la visión para fortalecer los conocimientos, con el propósito de no cometer contravenciones

Con relación a las características de la capacitación permanente, ésta debe tener las cualidades que la hagan deseable y estar normadas con fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, de tal forma que represente la seguridad de su adecuada aplicación; cuyos requisitos debe considerar lo siguiente; tener continuidad en la capacitación con fundamentos sólidos, ser accesible para los participantes, es decir, tener un costo-beneficio razonable, asegurar la participación activa de los asistentes al programa y promover el deseo de mejoramiento del participante a fin de no volver a cometer infracciones.

Según. **HERRERA MONTERROSO H. (Pág.321; 2006)** establece: “La clave para contrarrestar la falta de cultura de cambio pueden resumirse en dos fundamentos administrativos, los cuales al ser utilizados adecuadamente ayudarán a minimizar la resistencia del personal y con ello las probabilidades de fracaso al momento de implementar programas de Mejoramiento para fortalecer los fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Estos fundamentos son: **CAPACITACIÓN Y PARTICIPACIÓN**, aunque parecieran ser sencillos de implementar, será muy difícil esperar resultados espectaculares si no se cuenta con el convencimiento y el apoyo de los niveles superiores de la organización. Hablar de capacitación aunque es una práctica común dentro de cualquier empresa de conducción, hoy en día es considerado como uno de los pilares fundamentales que sostiene la calidad de los servicios que se ofrecen a los usuarios,

por lo que su enfoque empieza a tomar otra temática. El comportamiento y los conocimientos de las personas así como sus necesidades de capacitación y desarrollo personal son factores importantes para la aplicación de los nuevos procesos y para el desarrollo de la cultura de cambio que se persigue al aplicarlos. Los programas de capacitación que se imparten a las personas deben tener objetivos claros”

Los Tesistas establecen que; la tendencia actual trata de alejarse de las organizaciones basadas en personas que llevan a cabo tareas individuales y enfocarse en el trabajo en equipo que permita la consecución efectiva de los procesos que llevan a cabo sus integrantes, lo cual solamente se puede lograr si se les proporcionan conocimientos con fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial mucho más generales.

Dentro de las organizaciones de conducción existen muchos grupos distintos de interés: grupos de personas con diferentes metas y ambiciones. Los individuos se unirán con aquellos que tengan ambiciones similares o que se sientan amenazados por amenazas similares. La cultura de cambio de toda organización de conducción es consecuencia de la cultura de cambio de sus integrantes (contraventores), difícilmente podrá existir la primera de ellas si no existe la segunda. Al momento de realizar programas de cambio organizacional es importante fomentar la participación entre el personal, basta con explicarles y sorprenderlos con lo que se desea y ellos sorprenderán con sus ideas. El personal instructor debe tener capacidad para comprender el proceso de cambio rápido y fácilmente, no deben existir actividades reservadas, pues es necesario que todos tengan una visión común de lo que ocurre dentro de la organización de conducción a las que pertenece para entregar conocimientos amplios al usuario, a fin de que no cometan contravenciones graves.

La capacidad de las personas es incrementada por la comodidad y motivación que siente cuando se les permite tomar la iniciativa y trabajar sin reglas estrictas, cuando

se evalúa hasta qué punto el personal debe tener delegación de autoridad es importante analizar las características particulares del proceso y los controles que deben adecuarse a él, con el afán de minimizar riesgos en las contravenciones.

La falta de conocimiento sobre los fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tiene como consecuencia consultar frecuentemente a los niveles superiores para tomar decisiones o atender las consultas inesperadas de los usuarios por las contravenciones realizadas y a la resolución oportuna de los problemas a los que diariamente se enfrentan cuando son detenidos o retiradas sus licencias de conducción. La solución a los problemas casuísticos, no es crear niveles intermedio o mandos medios que se encarguen de resolver este tipo de consultas, simplemente es capacitar a todos los contraventores, proporcionando el conocimiento general, de esta forma todos podrán participar en la resolución de los problemas comunes y también de aquellos que surjan eventualmente.

Los Tesistas según el estudio realizado establecen que no basta con capacitar ampliamente al contraventor, es importante delegar la responsabilidad total dentro de los procesos de conducción, para que exista compromiso por resolver los problemas eventuales con la misma exactitud y certeza de los problemas comunes, es importante el cambio organizacional, pues a través de ello pueden generarse mejoras espectaculares en las actividades que realizan y eliminar todo aquello que es innecesario como la rebaja de puntos por las contravenciones dejadas por los conductores del volante, por lo que es necesario se capacite en educación vial a la población a fin de no cometer contravenciones graves.

La mejoría depende de la experiencia, conocimiento y aprendizaje de todos los integrantes de las escuelas de conducción, en especial de quienes son los responsables de las tareas que integran los procesos de capacitación y educación vial, por lo que el rendimiento dependerá de la participación de cada uno de ellos dentro de la

renovación y cambio de los mismos. Los procesos de cambio solamente pueden funcionar bien, si las personas que los realizan son las adecuadas, por lo que la capacitación y participación del personal es el elemento clave para fomentar la cultura de cambio dentro de todos los integrantes de la organización de conducción y sobre todo en el usuario que vienen a capacitarse en educación vial con el propósito de conseguir su licencia de conducir (**ANEXO 1- Educación Vial y Capacitación- Título II**).

El origen de las escuelas de conducción se da gracias a la evolución de la industria automovilística. Desde que el hombre inventó el vehículo como medio de transporte, este sector ha venido desarrollando un crecimiento constante, y de él se han derivado varias industrias que le han servido tanto de soporte como de complemento, entre ellas tenemos a las escuelas de conducción. Fue el incesante progreso de la industria del automóvil, su importancia para el transporte de personas y mercancías, y la ordenanza impuesta por el “*Código de Circulación del 25 de septiembre de 1934*” de obligar a las escuelas particulares a enseñar las reglas generales de circulación, los que dieron paso a la aparición de las escuelas particulares de conducción a nivel mundial y fueron creándose en el mundo los clubes automovilísticos. (ANEXO No.2- Historia del Automóvil)

Nuestro país no podía quedarse atrás de este movimiento que se venía desarrollando ya en América Latina, países como: Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Perú y Venezuela ya contaban con automóviles clubes, fue entonces que un grupo de personas, hace 58 años cristalizaron esta idea en el primer club automovilístico de nuestro país “El Automóvil Club del Ecuador” más conocido hoy en día como ANETA (LA ASOCIACION NACIONAL ECUATORIANA DE TURISMO Y AUTOMOVILISMO), pasó el tiempo y ANETA seguía creciendo, de tal forma que ampliaron su gama de servicios y empezaron a ofrecer turismo por carretera, seguro vehicular, auxilio mecánico, entre otros; así como la organización de pequeños circuitos en un principio y hoy por hoy circuitos nacionales, al poco tiempo crearon la

primera Escuela de Conducción Sportman para ofrecer a la ciudadanía en general, la capacitación para conducir un vehículo.

Desde entonces ANETA ha captado casi todo el mercado en lo que a alumnos se refiere, pues hasta hace pocos años era la única que cumplía con todos los requisitos que exigía la Policía Nacional de Tránsito para impartir los cursos de conducción.

En la Ley de Tránsito de agosto de 1996 se establecía como requisito previo a la obtención de la licencia, la obligatoriedad del curso de conducción, sin embargo, esto no se cumplía, es entonces que la prensa y otros medios empezaron a ejercer presión y ANETA en el año 2002 llega a un acuerdo con la Policía en el cual propone que ellos pondrían las escuelas y que la Policía por su parte debía empezar a exigir que se cumpla la ley en ese aspecto, además ANETA se comprometía a elaborar un Reglamento de Escuelas para regular la función de las mismas.

Fue el 20 de enero del 2003 que se publicó en el Registro Oficial mediante el Decreto Ejecutivo 3568, el Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, este con el fin de facultar a personas jurídicas a impartir el conocimiento, destreza y habilidades necesarias para junto con la Jefatura o Subjefaturas Provincial de Tránsito otorgar el Título de aprobación de estudios o Título de Conducción, requisito indispensable para acceder a la obtención de la licencia de conducir tipo A o B.

El 01 de Enero del 2005 se ratifica la obligatoriedad de aprobar el curso de conducción previo a la obtención de la licencia como cita la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial a continuación:

**“Art. 35.- Requisito indispensable para conceder el título de conductor profesional.-** El certificado de aprobación de estudios que otorguen las escuelas de capacitación, a cargo de los Sindicatos de Choferes Profesionales, constituye

requisito indispensable para que las Jefaturas Provinciales de Tránsito concedan el título de conductor profesional.

Las Jefaturas provinciales de Tránsito capacitaran a los aspirantes a conductores no profesionales y de cuya aprobación de curso se emitirá el título de conductor no profesional”.

“**Art. 37 Licencia para conducir.-** La licencia para conducir vehículos a motor es un documento público, otorgado por las jefaturas y Subjefaturas provinciales de Tránsito y de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, que acredita la idoneidad en la materia, del ciudadano que habiendo aprobado los cursos impartidos en una de las escuelas de capacitación del país, haya obtenido el correspondiente título de conducir.”

Esta obligatoriedad del curso de conducción para todos los aspirantes a obtener la licencia, espera contribuir a la disminución del número de muertes por accidentes de tránsito y mejorar la seguridad, pues como se puede observar en los siguientes cuadros, las cifras son alarmantes: **(ANEXO No. 3. Capítulo VI de las licencias para conducir vehículos a motor)**

### **1.2.2. INFRACCIONES DE TRANSITO**

En el entorno de la Circulación Vehicular en el Ecuador y en la provincia de Cotopaxi y ciudad de Latacunga, poco o casi nada se ha hecho para ayudar al conductor a tener un mejor control y dominio del vehículo y de esta forma solucionar los problemas de la seguridad vehicular. El exceso de velocidad es considerada como uno de los factores más determinantes en los accidentes de tránsito con víctimas, en más de uno de cada tres accidentes hay una velocidad inadecuada, lo que hace que el número de víctimas aumente anualmente. **(ANEXO No.4 - Accidentes de Tránsito - Número de Víctimas por Género según Provincia)**

Según **CABANELLAS Guillermo (2004; Pág.47)**, establece: “Una infracción es el quebrantamiento, violación de una Ley, pacto o tratado”.

Los Tesistas comentan que en la Ley de Tránsito, las infracciones son las acciones u omisiones previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito. Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción. La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se clasifica en infracciones de tránsito en delitos y contravenciones. Contravención significa "ir contra la ley", según Carrara.

La conducta contravencional consiste en la omisión de prestar ayuda a la colectividad administrativa tendiente al favorecimiento del bienestar público y estatal, según **GOLDSCHMIDT**: “Es una infracción de menor grado que el delito, asimilable a la calidad de falta; podría decirse, en términos generales, que las contravenciones son comportamientos de menor gravedad, que producen una alteración social mínima en un ambiente reducido de personas, generalmente, más próximas al infractor; y, en su mayoría, son conductas peligrosas en las que no está presente el dolo o intención de irrogar daño en bienes jurídicos ajenos, individuales o colectivos. En la doctrina y en otras legislaciones se denomina también faltas”

Los Tesistas comentan que la contravención en el Derecho Romano, se encuentra en la Ley de las XII Tablas a las contravenciones públicos "crímenes" de las contravenciones privadas "contravenciones". Los primeros eran perseguidos por los representantes del Estado en interés de éste, en tanto que los segundos eran perseguidos por los particulares en su propio interés, con el correr del tiempo las contravenciones privadas pasen a ser perseguidos por el Estado y sometidos a pena pública.

En la tradición, se intentó establecer a través del concepto de Derecho Natural, creando por tanto la contravención natural, hoy esa acepción se ha dejado de lado, y se acepta más una reducción a ciertos tipos de comportamiento que una sociedad, en un determinado momento, decide punir, así se pretende liberar de paradojas y diferencias culturales que dificultan una definición universal.

Según el **Diccionario Jurídico CABANELLAS**: “Etimológicamente la palabra contravención se deriva del verbo latino *contraventiōn*, que significa no cumplir el mandato, abandonar, apartarse del buen camino, alejarse del sendero señalado por la ley, la definición de contravención ha diferido y difiere todavía hoy entre escuelas criminológicas”.

Los Tesistas comentan que; en el artículo 14 del Código Penal encontramos lo siguiente “...*la infracción es dolosa o culposa*” pero para ello solo nos referiremos a la dolosa, porque las infracciones culposas en la mayoría de los casos no llevan la intención de causar daño.

Respecto a las dolosas en el segundo inciso dispone “La infracción dolosa, que es aquella en que hay el designio de causar daño, es: Intencional, cuando el acontecimiento dañoso o peligroso, que es el resultado de la acción o de la omisión de que la ley hace depender la existencia de la infracción, fue previsto y querido por el agente como consecuencia de su propia acción u omisión; y Preterintencional, cuando de la acción u omisión se deriva un acontecimiento dañoso o peligroso más grave que aquel que quiso el agente...” El delito como un hecho social, tiene origen en el hombre, en la naturaleza de la sociedad civil. En el delito existe una relación, entre el acto cometido por el hombre y la ley. El concepto de delito se halla estrechamente vinculado al principio de legalidad, es decir, no existirá delito ni pena, si ambos no están previstos en la ley. El delito es más grave que una contravención. El delito tiene que encontrarse tipificado en el Código Penal, antes de su cometimiento, para la imposición de una sanción. En el Capítulo IV, denominado de los delitos de tránsito

en la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial trata de los delitos de tránsito desde el Art. 126 hasta el 137, se los tipifica e incluso se determina la sanción que corresponde, en el momento, sólo me detendré en lo que se considera delito la conducción en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, si se ocasiona accidente con muerte de personas; si en accidente hay muerte de personas y se comprueba negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones del vehículo, inobservancia de la Ley y su reglamento (**ANEXO No.5. CAPITULO VI, Delitos de Tránsito**)

Según **ZAVALA, Jorge (2007. Pág. 62)**, establece: “La contravención, en sentido estricto, es definido como una conducta, acción u omisión típica (tipificada por la ley), antijurídica (contraria a Derecho), culpable y punible, supone una conducta infraccional del Derecho penal, es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley”.

Los Tesistas comentan que sí existe en el accidente muerte de personas y se comprueba negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones del vehículo, inobservancia de la Ley y su reglamento. La historia de las contravenciones -en el sentido que actualmente tienen- es decir, diferenciadas de los delitos, se inicia en la época en que se vio la necesidad de tutelar una gran cantidad de situaciones consideradas socialmente útiles. El 19 de julio de 1971 Francia, expidió el llamado Código de Policía y Seguridad que contenía las contravenciones, cuyo objeto era el mantenimiento habitual del orden y de la tranquilidad de cada lugar, así como las infracciones de policía correccional que tenían como fin la represión de hechos que, sin merecer sanciones aflictivas o infamantes, perturbaban la sociedad y predisponen al crimen. También el Código Leopoldino distinguía dos clases de acción penal con sanción y jurisdicción propias, una la constituían los delitos y otra las contravenciones cuya competencia era de la autoridad administrativa. Posteriormente, el Código francés de 1808, las incluyó como una forma especial de delito, modelo seguido por Bélgica, Grecia, Portugal, y

el nuestro, entre otros, de ahí que sintetice la definición de las contravenciones como la acción y efecto de contravenir, es decir, el obrar en contra de lo que está mandado.

El Libro III del Código Penal trata de las contravenciones penales que forman parte de las infracciones y son de menor intensidad social que los delitos; los jueces competentes para la tramitación de éstas, según lo que establece el numeral 7 del Art. 17 y Art. 390 del nuevo Código de Procedimiento Penal son los jueces de contravenciones. Las contravenciones se clasifican para efecto del procedimiento o imposición de penas, según su mayor o menor gravedad en contravenciones de primera de segunda de tercera y de cuarta clase.

Según **CABANELLAS, Guillermo (2004; Pág.76)**, establece: “Una contravención es una infracción a las normas, de menor gravedad que los delitos, son conductas reprobables, en este sentido, se torna imperioso el principio de lesividad que requiere la conducta cuestionada para llegar a encuadrarla en el marco normativo contravencional. Una falta, en Derecho penal, es una conducta antijurídica que pone en peligro algún bien jurídico protegible, pero que es considerado de menor gravedad y que, por tanto, no es tipificada como delito”.

Los Tesistas añaden que las contravenciones en materia de tránsito se hallan, tipificados y sancionados en la Ley, mismos que han sido modificados de manera tal que se reduzcan las conductas infractoras por parte de los conductores, lo que no ha sucedido debido al que el problema radica en la aplicación de la sanción, dado que por definición, la gravedad de una falta es menor a la de una contravención, las penas que se imponen por las mismas suelen ser menos graves, y se intenta evitar las penas privativas de libertad en favor de otras como las penas pecuniarias o las de privaciones de derechos, siendo uno de los casos característicos del sistema de faltas las infracciones de tránsito.

Una infracción de tráfico es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción administrativa. En el caso de las infracciones de tráfico más graves, la sanción puede ser de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad. Las contravenciones son suficientes con que se produzca la trasgresión de la norma. Esto quiere decir en forma independiente de que el acto u omisión se cometa con dolo o culpa, basta con que el autor no observe lo que manda la Ley, para que se produzca la contravención.

Los Tesistas emiten su criterio que; dentro del concepto de infracción de tráfico se incluyen todos los posibles vehículos: a motor, a tracción animal, bicicletas o incluso producidas por los meros peatones. Las infracciones de tráfico pueden ser de muy diversa índole, si bien las más graves suelen ser aquéllas que ponen en peligro la vida del infractor o de terceros. Entre éstas cabe citar el exceso de velocidad, la conducción temeraria o la conducción bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes.

Las contravenciones comunes u ordinarias están tipificadas en el Libro Tercero del Código Penal ecuatoriano y son de primera, segunda, tercera y cuarta clase. Además, existen y también están tipificadas en otras leyes: la Ley de Sustancias Estupefacientes y Sicotrópicas, en el Código Tributario, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; aparte de otras de naturaleza militar y de policía marítima. Contravenciones en la Legislación Tributaria, son las acciones u omisiones de los contribuyentes o responsables, o terceros, o de los empleados o funcionarios públicos, que violan o no acatan las normas legales sobre administración o aplicación de tributos u obstaculizan la verificación o fiscalización de los mismos, o impiden o retardan la tramitación de los reclamos, acciones o recursos administrativos. **(ANEXO No. 6 Libro I, Capítulo V de las Contravenciones)**

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Título III, denominada de las infracciones de tránsito, el Capítulo V trata de las contravenciones leves en las secciones 1ª, 2ª, 3ª, siendo estas respectivamente de: primera clase, segunda clase y tercera clase; mientras que a partir de la sección 4ª, 5ª y 6ª, hace referencia a las contravenciones graves de primera, segunda y tercera clase, dedicando la sección 7ª a tratar la contravención muy grave. Se han dado cambios sustanciales e importantes, creo que rompieron con la facilidad de copiar el Código Penal innecesariamente como lo hacía la Ley anterior, porque las pequeñas faltas tienen un amplio espectro, pero en la vida general y común, cabe, por lo mismo, la división de tres categorías.

En tránsito las contravenciones -también pequeñas faltas en esta materia específica- deben ser de una sola clase y basta. Así se diferenciarían de los delitos -entidades más graves- con un juzgamiento inmediato que debe ser sólo con multa u otra clase de sanción, pero con la mínima, inútil y sólo infamante prisión que de "correccional" no tiene nada. Las características de las contravenciones o faltas determinan que implican privación, carencia, defecto o escasez; torpeza al obrar o defecto al ejecutar. El incumplimiento de obligación jurídica o de deber moral. Dentro del tecnicismo penal, contravención, ya sea de policía o disciplina, ya sea el denominado delito venial, la infracción castiga con pena leve en leyes y códigos. En el fuero común, dentro del Código Penal español, pueden calificarse de leves las comprendidas en los títulos primeros del Libro II; o sea, las "las faltas de imprenta y contra el orden público" y la "falta contra los intereses generales de la población"

Por el contrario, presentan las características de faltas graves, por ser punibles en grado de frustración y también sus cómplices y encubridores, las de los Títulos III y IV del mismo Libro del Código Penal español, cuyos epígrafes son: "Faltas contra las personas" y "Faltas contra la propiedad".

En el libro "Contravenciones" de la penalista colombiana Myriam Ramos de Saavedra, se dice que son tres elementos los constitutivos de estas faltas y que los caracterizan:

- 1) Acto humano, puesto que para su consumación requiere una conducta -activa o pasiva- del que la comete;
- 2) Tipicidad, porque la conducta vivencia la norma, tanto en sus aspectos objetivos como subjetivos; y,
- 3) Antijuridicidad, porque afecta el orden social.

**CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE** En nuestra legislación penal encontramos las contravenciones de primera clase, determinadas en el Art. 604 del Código Penal, que trata de las contravenciones de primera clase en 54 numerales que ampliamente abordan el tema, lo cual es ratificado por el Código de Procedimiento Penal que en el Art. 397, que determina el Juzgamiento de las Contravenciones de primera clase: "Cuando se tratase del juzgamiento de las contravenciones de primera clase, comprobada por el juez la existencia de la contravención, luego de escuchar al acusado, dictará sentencia, la que se hará constar por escrito en un libro especial que el juez deberá firmar y rubricar junto con el secretario, en cada folio.- La sentencia deberá contener la relación del hecho que constituye la contravención, el modo como llegó a conocimiento del juez, así como la declaración de la responsabilidad del acusado y la pena impuesta, con señalamiento de la disposición penal aplicada.- La sentencia deberá ser firmada por el juez y autorizada por el secretario."

Al respecto compartimos con el criterio de nuestro jurista ecuatoriano Dr. Efraín Torres que dice: "En esta materia, no hay ningún sentido de proporción, ni una verdadera dosimetría en cuanto a la gravedad de las acciones que se describen. Falta, pues, un racional criterio de escogitamiento y lo que debe ser grave no lo es, así como lo que se ha considerado como leve, tampoco". Lo dicho por el citado autor tiene mayor relevancia, pues como ya lo dejamos expresado en el proyecto de tesis, por cuanto no se establece con claridad las circunstancias.

CONTRAVENCIONES DE SEGUNDA CLASE se reprimen con multa de cuatro a siete dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y prisión de un día, o con una de estas penas solamente. La multa se encuentra obsoleta y debe ser reformada, ya que en la práctica la pena constituye leve castigo, consideramos que estas contravenciones requieren ser revisadas teniendo en cuenta que algunas de ellas se encuentran reguladas por diversos códigos y leyes, tal el caso de los daños causados por un edificio que se desplome, cuyos agraviados pueden recibir su compensación económica al perseguir los daños y perjuicios ante un Juez de lo Civil, otro caso, el abrir huecos en zanjas o avenidas, es castigado por el Municipio del cantón, a través de multas significativas.

El tratadista Efraín Torres Chávez, respecto de estas contravenciones expresa: "Las contravenciones, surgen en una época en que ellas reflejaban la vida municipal, aldeana y bonachona de la sociedad, las contravenciones eran las armas de protección de la buena conducta general, en tiempos en que la primera copa, se tomaba a los veintiún años, felices tiempos, desde luego, en los cuales se usaban pantalones bombachos previos, para en gran ceremonia, bajar a los largos".

CONTRAVENCIONES DE TERCERA CLASE Se reprimen con una multa de siete a catorce dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y prisión de dos a cuatro días o con una de estas penas solamente. La multa se encuentra obsoleta, la pena no es la apropiada»' sus disposiciones deben ser revisadas de acuerdo a la realidad actual, estas disposiciones fueron recogidas en una época totalmente conservadora, que para hoy se estima obsoleta; debiendo recoger disposiciones importantes como lo es el hecho de no devolver una cosa ajena hallada en la calle, situación que se presenta a diario y que las personas no toman muy en cuenta.

El profesor Torres Chávez al referirse a estas contravenciones dice: "El largo listado corresponde a épocas de un paternalismo romántico, en sociedades somnolencias. No

otra cosa puede decirse sobre la contravención por estar parados en las esquinas mucho tiempo sin objeto alguno punible como reza el numeral doce de este Artículo. Por lo demás, el contenido y alcance de cada una de las contravenciones son perfectamente claros y no necesitan explicaciones. Hay pues, que subrayar solamente que en materia de construcciones de casas, a que se refiere el numeral 10, los consejos pueden tomar medida de hecho, como la demolición que dice el mismo y por medio de sus comisarios municipales, además poner altas multas en esta materia que es de su exclusiva competencia".

CONTRAVENCIONES DE CUARTA CLASE; Estas son reprimidas con multa de catorce a veintiocho dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y prisión de cinco a siete días, o con una de estas penas solamente. La multa es obsoleta, la pena no está adecuada. Las disposiciones no se encuentran acorde a la realidad económica de nuestro país, así perseguir una contravención resulta más costoso el trámite que lo que se recupera, la construcción de ventanas como contravención, constituye más una inobservancia de ordenanza cuya competencia es del Municipio, por lo que estas disposiciones no deben ser recogidas como contravenciones de policía, ya que con esto se provoca un conflicto de competencia.

En definitiva los Tesistas consideramos que las contravenciones de policía deben ser redefinidas y clasificadas, de acuerdo a la realidad actual. Estas contravenciones, pese a que son las más graves de todas, hay verdaderos delitos como el monopolio de los artículos de primera necesidad que con tanta infantilidad se colocan en el numeral 11 como si fueran un asunto minúsculo para merecer solamente una multa de ciento veinte y un sucres. La contravención cuarta de este Artículo se refiere a armas prohibidas y en ninguna parte se define, aclara o enumera las que no son. Por otra parte, tener clandestinidad armas o municiones del Estado es un delito contra la seguridad nacional y no simple contravención. La contravención siete, estuvo buena para el siglo pasado. En el presente, cien sucres son solamente pocos centavos. Pero

la más extraña, es la última, por el abuso de los precios de artículos de primera necesidad es el mayor y definitivo dolor de cabeza de todo gobierno.

El Título II del Libro Tercero del Código Penal, contiene las Disposiciones Especiales de las Contravenciones estableciendo que: en lo relativo a la punibilidad, responsabilidad o prescripción de las contravenciones que no estuviesen reglamentadas de una manera especial, se observarán las disposiciones del libro primero de este Código, el libro primero del Código Penal, que es declaratorio filosófico, ordenador y definitorio, contiene los principios generales y sus títulos se refieren a las infracciones en general, a la imputabilidad y responsabilidad, luego a las penas, su aplicación y modificación para terminar con el ejercicio de las acciones y la extinción y prescripción de las mismas y de las penas.

La pena privativa de libertad de las contravenciones se las debe cumplir en las cárceles de las respectivas parroquias o cantones. En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Título III, denominada de las infracciones de tránsito, el Capítulo V trata de las contravenciones **leves** en las secciones 1ª, 2ª, 3ª, siendo estas respectivamente de: primera clase, segunda clase y tercera clase; mientras que a partir de la sección 4ª, 5ª y 6ª, hace referencia a las contravenciones **graves** de primera, segunda y tercera clase, dedicando la sección 7ª a tratar la contravención muy grave, lo interesante es que en ellas además de mencionar cuáles son las contravenciones, también se tipifica, sanciones, penas y multas.

A la contravención se la debe entender como el acto de desobediencia, el obrar en contra de lo que está mandado. Es la falta que se comete al no cumplir los mandamientos de la ley o reglamentos. Mendosa y Carrillo en su diccionario jurídico define como “delitos de menor importancia que nacen de desacuerdos o de la intemperancia de personas que desajustan el convivir normal de la sociedad”

Según el criterio **TORRES CHÁVEZ Efraín**: “Son tres los elementos de la contravenciones: la primera, es acto humano, puesto que para su consumación requiere una conducta, activa o pasiva del que la comete; la segunda, tipicidad porque la conducta vivencia la norma, tanto en sus aspectos objetivos como subjetivos; y tercero, es antijurídica, porque afecta al orden social”.

Los Tesistas comentan que las contravenciones de tránsito son de primera, segunda, tercera; además se clasifican en leves y graves, además, se tipifica la contravención muy grave, esta última, ampliamente expuesta en el artículo 145 y 146 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Las contravenciones leves de primera clase son todas aquellas que se encuentran analizadas en el artículo 139 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, citadas en diecinueve literales.

Las contravenciones leves de segunda clase, las encontramos ubicadas en el artículo 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, citadas en veintidós literales explicitados. Las contravenciones leves de tercera clase, se encuentra en el Art. 141, en un número de veinticinco literales. También se explicitan las contravenciones graves de primera, segunda y tercera clase en los Art. 142, 143 y 144 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial respectivamente Cabe destacar que la tipificación de las contravenciones lleva incluida la sanción ya de carácter pecuniario, es decir multa y prisión, dependiendo de la gravedad y el daño provocado para la sociedad y el mismo individuo que sufre el incidente de tránsito.

Para sancionar las contravenciones de primera segunda y tercera clase, está facultado el Juez de Contravenciones o Tránsito de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 178 de la Ley de la materia. En síntesis, las características de las contravenciones se describen con que son pequeñas irregularidades de la conducta y con fundamento de urbanidad, de consideraciones cívicas, paternas, y otros.

Son actos distintos, con resultados y proyecciones muy diferentes entre sí. Es importante realizar el estudio de las contravenciones porque hay la tendencia a conferir a la contravención un sentido administrativo, antes que penal. El Sistema Penal implica la Policía, Fiscal, Jueces, personal penitenciario, y otros. Es el control social punitivo institucionalizado que, en la práctica abarca desde que se detecta una sospecha de contravención hasta que se impone y ejecuta una pena, presuponiendo una actividad normatizadora que genera la ley penal, que institucionaliza el procedimiento, la actuación de los funcionarios y señala los casos y condiciones para actuar.

Lo importante, primero, es considerar que todo lo expuesto, en la opinión de los Tesistas, forma parte de un sistema: del sistema penal, el cual se estructura a través de diversas etapas que, enlazadas entre sí garantizan a los seres humanos un mínimo de seguridad social y jurídica que permita el normal desarrollo de sus actividades en progreso constante hacia la ansiada civilización.

Por lo que queda expresado es que; los Tesistas piensan que el sistema penal no puede ser reducido -como algunos lo han hecho- al limitado campo de la creación de la Ley Penal, o de la aplicación de la misma, o de la ejecución de la pena. Limitar de esa manera el contenido del sistema penal es atomizar su estructura sin que ello permita su comprensión panorámica.

Las contravenciones se diferencian, según la Teoría CUALITATIVA de los delitos, en que las primeras atentan contra los bienes jurídicos secundarios; en cambio que los delitos agravan los valores esenciales y los bienes jurídicos de mayor importancia. La Teoría CUANTITATIVA fundamenta la diferenciación, simplemente en la pena que se impone a las dos infracciones.

Los Tesistas comentan que las características son los valores o cualidades que definen intrínsecamente cada personaje en las actividades de tránsito, son parte del desarrollo del individuo en una sociedad y debe conocer los deberes y derechos que implican estas acciones.

Sin embargo, la educación vial no es parte de su formación, por lo que se pierde el verdadero concepto de responsabilidad en las vías.

Las infracciones de tránsito son más comunes de lo que se cree y las personas que infringen la ley no tienen ni género ni condición social y pueden ser causadas por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de ley, por lo que no tiene ningún justificativo cometerlas.

La Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con empresas públicas y privadas e instituciones educativas y de manejo, se ocupa en la difusión y promoción de la educación vial, utiliza estrategias como campañas, spots publicitarios y todo en material de apoyo, para que la gente adopte como cultura el respeto a las leyes de tránsito. Pero, todavía no se convierten en una solución definitiva, ni se vuelve parte del diario vivir como un acto de buenas costumbres.

Según el Señor Ingeniero José Simón Frías, Director de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Cotopaxi, esta provincia tiene un 11.03 por ciento de mortalidad en accidentes de tránsito. Con relación a otros años ha bajado considerablemente, aunque es difícil eliminarla. Son contravenciones según el tipo, consideradas como leve, grave y muy grave en primera, segunda y tercera clase, esto conlleva una multa desde el cinco por ciento de la remuneración básica y la reducción de 1,5 puntos hasta el pago completo de una remuneración básica, 10 puntos y prisión si es el caso.

Acotó, el Ingeniero FRÍAS Director de la Comisión Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre de Cotopaxi (2010). “De esta manera se trabaja para que todos conozcan y acepten las leyes estipuladas en la constitución de 2008 sobre Tránsito y Educación vial y no quebrantarlas con conocimiento de causa” (**ANEXO No.7. Las características de las infracciones de tránsito se pueden determinar en las siguientes 10 tablas, según la Fiscalía General del Estado**)

Los Tesistas comentan que el Director de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Cotopaxi, sostuvo que el trabajo es comunitario y la responsabilidad es de las autoridades y la sociedad. Si no existe acción, corrección y concienciación, jamás se podrá cambiar una realidad que nos hace culpables y víctimas a todos, puntualizó; sabía que: Las contravenciones más comunes que cometen tanto peatones como conductores son el irrespeto a los pasos cebra, semáforos, lugares de estacionamiento, hablar por celular conduciendo y circular en estado de embriaguez.

#### **Deberes que tiene que cumplir el peatón**

- Cruzar por las zonas peatonales demarcadas como el paso cebra en la vía.
- No cruzar en medio de vehículos estacionados o en circulación.
- No bajarse de la acera o cruzar a la carrera.
- No subir ni bajarse del vehículo en movimiento o fuera de la parada reglamentaria.
- No usar las vías como área de deporte.
- No cruzar en forma diagonal las intersecciones, si no hacia la acera opuesta.
- Utilizar los pasos a desnivel en caso de existir alguno.

#### **Deberes que tiene que cumplir el conductor**

- Guiar el vehículo por el costado derecho en la dirección que lleven.

- Conducirle vehículo con las dos manos.
- Respetar zonas de seguridad peatonal y darles preferencia a los mismos.
- Utilizar cinturón de seguridad.
- Dar mantenimiento al vehículo.
- Portar siempre licencia y matrícula.
- No estacionar en aceras o preferencia para peatones o parada de transporte público.
- No contaminar el ambiente con ruidos o gases por mal estado del vehículo

Los Tesistas deducen que normalmente cuando una sanción es de tal gravedad como para que se sancione en el orden penal, el orden administrativo suele inhibirse en favor de la pena más grave. Se evita con ello sancionar dos veces la misma infracción.

De acuerdo con la gravedad de la infracción, algunas violaciones de tránsito se consideran contravenciones menores, según la ley. Estos tipos de infracciones, en la mayoría de los casos, tienen castigos más graves, como la suspensión de la licencia de conducir, multas más elevadas o encarcelamiento (**ANEXO NO.8- Art. Infracciones de Tránsito. TITULO II, Cap. I**).

Las infracciones que pueden considerarse como contravenciones incluyen:

- Conducir en forma imprudente o peligrosa
- Conducir en estado de intoxicación o ebriedad
- Chocar o atropellar y huir
- Conducir sin seguro automotor
- Manejar un vehículo sin licencia de conducir

## Cuadro N°1

### Delitos de Tránsito

CAUSA DEL ACCIDENTE	MUERTOS	PENA	SUSPENSIÓN	MULTA
Estado de embriaguez bajo los efectos estupefacientes	SÍ	6-9 AÑOS	Definitiva	10-40 SMV
Exceso de velocidad, impericia	SÍ	3-5 AÑOS	Por igual tiempo	8-40 SMV
Inobservancia de las Leyes, imprudencia, negligencia	SÍ	1-3 AÑOS	Por igual tiempo	6-35 SMV
Cansancio sueño	SÍ	9-18 MESES	Por igual tiempo	5-25 SMV
Negligencia en ejecución de obras en vías públicas	Muerte o lesiones graves	1-3 AÑOS		8-40 SMV
Accidente con daño mayor a 100 SMV	Daños materiales	31-60 DÍAS	Por igual tiempo	3 SMV
Estando suspendido temporalmente de conducir		3-5 MESES	Temporal	3 SMV
Estando suspendido definitivamente		6-10 MESES	Definitiva	6 SMV

**Fuente:** Policía Nacional del Ecuador-Manual del Conductor

**Elaborado por:** Los Investigadores

### 1.2.3. PENAS APLICABLES

Según **LARREA, Juan (2008. Pág.88)**, establece: “Las penas son las legítimas consecuencias de las contravenciones, nadie puede ser penado sin haber cometido una contravención, entonces, el fin de las penas es lograr que el individuo que cometió una

contravención, no vuelva a cometerlo, y tratar que los ciudadanos no cometiesen contravenciones”.

Los Tesistas comentan que el juez, so pena de las sanciones que corresponde por el retardo en la tramitación de estas peticiones, tiene que verificar a que se cumplan los requisitos formales para la concesión de la libertad y según lo analizado le puede conceder o negar de ser el caso. Su resolución debe ser emitida en el plazo de 48 horas tras la recepción de la petición. La resolución que niegue la rebaja de la pena puede ser apelada ante la sala correspondiente de la Corte Superior.

Según **ZAVALA, Jorge (2007. Pág. 94)**, establece: “La pena se ha erigido como instrumento de control social, como reacción social o estatal frente a la contravención, de modo que son fines principales la prevención y la disuasión, porque, de otra manera, si las conductas delictivas no afectasen o pusiesen en peligro la existencia del orden social pacífico, el Estado debería ser indiferente ante ellas”.

Los postulantes añaden que la aplicación eficaz de las penas estará mejor reguladas con la creación de los Juzgados de contravenciones que son las mayores infracciones cometidas en la ciudad, aplicando de ésta manera el principio de celeridad procesal, y por ende agilizando los respectivos trámites y cumpliendo la Ley de Tránsito establecida y normada **(ANEXO No.9. Capítulo III de las Penas y su Modificación)**

Según. **PÉREZ S. José Dr. (Abogado. 2009)** establece; la Ley de Transito en las Penas y contravenciones tienen algunas particularidades o características que deben ser llevadas en programas de capacitación para el conocimiento de infractores, que entre ellas son:

***Penas aplicables a delitos de tránsito***

1. Reclusión menor ordinaria ( 6 a 9 años)
2. Prisión hasta cinco años.
3. Multa de (1/4 a 40 smv).
4. Revocatoria de la licencia de conducir.
5. Suspensión temporal de la licencia de conducir.

### ***Penas aplicables por contravenciones***

1. Prisión de (1 a 3 días).
2. Multa de (5% a 1 salario mínimo vital).
3. Suspensión temporal de la licencia de conducir.

### ***Penas por circunstancias atenuantes***

Cuando no existan agravantes en contra del actor, las penas se reducen a:

1. De reclusión a prisión ordinaria.
2. De prisión y multa, a un tercio de las mismas.

### ***Delitos de Tránsito***

Los accidentes de tránsito ocasionados por un conductor, chofer o empleador, del que resultaren como consecuencia muertos o heridos graves, será sancionado de acuerdo a las siguientes circunstancias:

### ***Embriaguez o intoxicación por drogas***

1. Por muerte.- Será reprimido con reclusión menor extraordinaria (6 a 9 años), multa de (10 a 40 smv); y, suspensión definitiva de la licencia de conducir.
2. Lesiones graves.- 3/4 partes de la pena.
3. Incapacidad por más de 90 días.- 1/2 de la pena

4. Incapacidad por menos de 90 días.- 1/3 de la pena
5. Incapacidad por menos de 60 días.- 1/4 de la pena

#### ***Exceso de velocidad o impericia***

1. Por muerte.- Será reprimido con prisión ordinaria de (3 a 5 años), suspensión de la licencia de conducción por igual tiempo y multa de ( 8 a 40 smv).
2. Lesiones graves.- 3/4 partes de la pena.
3. Incapacidad por más de 90 días.- 1/2 de la pena
4. Incapacidad por menos de 90 días.- 1/3 de la pena
5. Incapacidad por menos de 60 días.- 1/4 de la pena

#### ***Negligencia, imprudencia o inobservancias legales***

1. Por muerte.- Será reprimido con prisión ordinaria de (1 a 3 años), suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de (6 a 35 smv ).
2. Lesiones graves.- 3/4 partes de la pena.
3. Incapacidad por más de 90 días.- 1/2 de la pena
4. Incapacidad por menos de 90 días.- 1/3 de la pena
5. Incapacidad por menos de 60 días.- 1/4 de la pena

#### ***Cansancio, sueño o mal estado físico***

1. Por muerte.- Será reprimido con prisión ordinaria de (9 a 18 meses), suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de (5 a 25 smv).
2. Lesiones graves.- 3/4 partes de la pena.
3. Incapacidad por más de 90 días.- 1/2 de la pena
4. Incapacidad por menos de 90 días.- 1/3 de la pena
5. Incapacidad por menos de 60 días.- 1/4 de la pena

### ***Negligencia en la ejecución de obras en la vía pública***

Sus ejecutores que ocasionaren un accidente de tránsito, del que resultaren muertos o heridos graves, serán reprimidos con prisión ordinaria de (1 a 3 años), multa de (8 a 40 smv); y, el pago de los daños producidos.

### ***Daños materiales por más de (100 smv)***

Su autor será reprimido con prisión ordinaria de (31 a 60 días), suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de (3 smv). Opción de arreglo voluntario entre las partes.

### ***Con licencia de otra categoría***

Será sancionado con el máximo de la pena correspondiente, quien ocasionare un accidente de tránsito, según los incisos anteriormente indicados.

### ***Accidente ocasionado por peatón, pasajero, controlador etc.***

Será reprimido con (1/3 a la 1/2) de las penas establecidas en los incisos anteriores.

### ***Accidente con vehículo robado***

Su autor será reprimido con el máximo de las penas establecidas anteriormente, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de juicio penal por el robo de vehículo.

### ***Conductor responsable de otro delito común***

Será privado definitivamente de la licencia de conducir.

### ***Licencia temporalmente suspendida***

Quien conduzca un vehículo en estas circunstancias, será penado con prisión ordinaria de (3 a 5 meses) y multa de (3 smv), sin necesidad de que haya cometido un accidente de tránsito.

### ***Licencia definitivamente suspendida***

Será reprimido con el doble de las penas indicadas en el inciso anterior.

### ***Contravenciones de Tránsito***

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre establece tres clases de contravenciones:

1. De primera clase
2. De segunda
3. De tercera clase; y,
4. Contravenciones graves

### ***Contravención Leve de primera clase***

Será sancionado con multa de (5% smv y reducción de 1.5 puntos a la licencia de conducir) quien incurra en cualquiera de las siguientes contravenciones:

- Uso inadecuado de la bocina.
- Incumplimiento de horarios e itinerarios para prestar los servicios de transporte.
- Si no presentare el listado de pasajeros, (transporte interprovincial o internacional)

- Arrojar desechos del interior del vehículo que contaminen el medio ambiente, deberá advertir a sus pasajeros)
- Irrespeto a las señales de tránsito por parte de peatones, ciclistas.
- La venta en aceras u otros sitios similares que interrumpan la circulación normal.
- Circular con un vehículo por zonas prohibidas, (ciclista o motociclista).
- Conducir un vehículo sin placas.
- El comprador que no inscribiere el traspaso del vehículo (plazo 30 días).
- Circular un vehículo sin el distintivo del servicio que presta (servicio público)
- Accidente de tránsito, por daños materiales cuya reparación no exceda de (15 smv).

***Contravención Leve de segunda clase***

Será sancionado con multa de (10% smv y reducción de 3 puntos) quien incurra en cualquiera de las siguientes contravenciones:

- Circular un vehículo sin silenciador.
- El no conducir por la derecha.
- Conducir un vehículo sin botiquín y extintor (servicio público).
- Realizar actividades en vías públicas (sin permiso)
- Estacionar vehículos en lugares prohibidos.
- Obstaculizar el tránsito por quedarse el vehículo sin gasolina
- No utilizar el cinturón de seguridad.
- Conducir con licencia caducada o sin licencia.
- Conducir un vehículo con neumáticos deteriorados
- El detener un vehículo en zonas del trole, férreas, o en señales de pare.
- Prestar servicios de mecánica, taller, etc., en las vías públicas.
- Accidente de tránsito, por daños materiales cuya reparación sea de un máximo de (5 a 30 smv).

- Utilizar en forma fraudulenta o arbitraria la leyenda "Servicio Autorizado" para la instalación y funcionamiento de talleres.

### ***Contravención Leve de tercera clase***

Será sancionado con multa de (15% smv y reducción de 4.5 puntos a la licencia) quien incurran en cualquiera de las siguientes contravenciones:

- Conducir a velocidades no permitidas.
- Apagar el motor del vehículo en pendientes.
- Dejar vagar a animales por las calles o carreteras (dueño o cuidador)
- Arrojar a la vía pública botellas de vidrio, tachuelas, alambres, etc., que atenten Contra transeúntes y vehículos.
- Impedir la visibilidad de las señales de tránsito mediante avisos, rótulos, árboles, y otros.
- No hacer uso del casco de seguridad. (motociclistas)
- El motociclista que se exceda en el transporte de personas en su vehículo.
- Desobedecer las señales y órdenes de autoridades o agentes de tránsito (semáforo, pare, y otros).
- Transportar carga sin banderines rojos o luces.
- Sujetarse de un vehículo en marcha (ciclistas)
- Accidente de tránsito que ocasionare daños materiales cuya reparación sea de (30 90 smv).
- Mal estado del tubo de escape (vehículos a diesel)
- El conductor que en caso de emergencia se negare a auxiliar a quien lo solicita.
- Interrumpir la vía ante las señales de alarma o alerta de Bomberos, ambulancias, Policía, Cruz Roja.
- Detener o estacionar un vehículo en lugares prohibidos (servicio de transporte)

- Estacionar un vehículo en vías urbanas, (sin tomar precauciones).
- El no hacer uso del taxímetro. (taxis)
- La falta de prevención en la emanación de gases contaminantes de su vehículo.
- Conducir por carril indebido o cambio brusco.
- Cargar combustible en vehículos de transporte masivo, con pasajeros en el interior
- El no hacer uso de luces para virar o estacionar.
- Conducir con personas u objetos en los brazos.
- Conducir sin luces o no hacer uso de éstas.
- El conductor no profesional, que transporte pasajeros o carga.
- Conducir vehículos con sellos o discos de cooperativas o empresas disueltas.
- Faltar de palabra a autoridades o agentes de tránsito.
- Conducir un vehículo con neumáticos desgastados.
- Arrojar a las alcantarillas aceites y lubricantes (talleres de servicio).

### ***Contravenciones Graves***

- Quien incurra en el cometimiento de contravención grave, serán sancionados con prisión de (1 a 3 días de prisión) y multa de (30% a 50% smv), sin perjuicio de su detención inmediata.
- Accidente de tránsito que ocasionare, inhabilidad máxima de 15 días a los heridos o lesionados.
- Conducir en estado de embriaguez o bajo tóxicos.
- Estacionar un vehículo en zonas peligrosas (curvas, puentes, túneles, pendientes, y otros).
- Rebasar a otro vehículo en zonas peligrosas.
- Conducir un vehículo en sentido contrario al señalado.
- Conducir un vehículo prestado sin tener licencia (el dueño también).
- Accidente de tránsito que ocasionare daños materiales, cuya reparación sea superior a (500 smv).

- Construir reductores de velocidad en las vías públicas. (sin permiso)
- Accidente de tránsito producido por daños ocasionados en las vías públicas. (el responsable pagará los daños).
- Los daños ocasionados en la vía pública por un vehículo.
- El que alterase la seguridad del tránsito, por colocar obstáculos en la vía pública
- El transportar materiales inflamables o explosivos en vehículos no adecuados.
- Los transportes escolares que no porten luces de parqueo ni figuras distintivas.
- Transportar pasajeros o carga en exceso de la capacidad del vehículo.

### ***Reincidencia en contravenciones graves de tránsito***

Su autor será sancionado con el doble del máximo de las penas de prisión y multa, y se le suspenderá el permiso de conducir vehículos por (1 año).

Los Tesistas comentan; ¿Cómo podemos tener los ciudadanos confianza de lo que se nos multa si no se nos entrega una boleta en el momento mismo de cometer la infracción?, sabemos que todo sistema es bueno por mas pequeño e insignificante que sea el problema radica en nuestra sociedad la falta de respeto por las leyes y las coimas... que se han hecho mas que una obligación una tradición para las autoridades que aunque ganando un sueldo muy representativo se dan vueltas y vueltas hasta sacar al infractor el dinero ... haciendo la corrupción mas descarada día a día

La actual Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, establece una clasificación de las penas aplicables a las infracciones de tránsito, las cuales son: Reclusión, prisión, multa, revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos, reducción de puntos y trabajos comunitarios. En todos los casos de contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con multa y la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la Ley de Tránsito y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción

Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo. En todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la presente ley y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción

En esta ley se encuentra todas las sanciones con respecto a las contravenciones en todas sus clases.

#### **1.2.4. EJECUCIÓN DE LAS PENAS**

Pese a que la solución de la crisis carcelaria es un asunto que le compete al Ejecutivo, el Congreso debe trabajar, en la introducción de cambios en la legislación del sector para intentar transformar a las cárceles en verdaderos centros de rehabilitación. Se debe elaborar un proyecto que disminuya la presión y el hacinamiento en las cárceles y que permita que los extranjeros sentenciados en Ecuador cumplan sus penas en sus países.

Según **LARREA, Juan (2008. Pág.132)**, establece: “El derecho de ejecución penal toma relevancia internacional a partir de 1955 en Ginebra, con el derecho penal es muy importante al determinar las contravenciones y concretar las penas, también con el derecho procesal penal se relaciona muy íntimamente. El Derecho de ejecución de penas se caracteriza por la dispersión de normas en varios cuerpos legales”.

Los Tesistas comentan; la "protección" de los derechos humanos, hace que medidas oficiales de represión sean mal vistas a nivel nacional e internacional, y que se llegue al reaparecimiento de grupos "civiles" de auto defensa que se dediquen a exterminar mareros con el solapado Beneplácito gubernamental. Sobre todo debe haber conciencia de que mientras haya miseria habrá delincuencia y mientras se permita la corrupción, habrá crimen organizado creando condiciones de inseguridad que son

inaceptables para cualquier organización en nuestro país, y esto nos coloca en una desventaja frente a las demás repúblicas centroamericanas que tiene mayor estabilidad y seguridad pública.

Según **ZAVALA, Jorge (2007. Pág. 117)**, establece: “...El procedimiento para el juzgamiento de las infracciones de tránsito tiene que ser sencillo, rápido y eficaz, eficiente y efectivo conforme a las leyes procesales que deben procurar la simplificación, uniformidad, eficacia y agilidad de los trámites. El establecimiento de un sistema oral por contravenciones de tránsito sería un medio para la realización de la justicia, es decir, dar a cada persona lo que le corresponde, y, en los casos de los accidentes de tránsito, las sanciones que establece la ley para los infractores, con la imposición de una pena corporal, su multa, así como el pago de todos los daños y perjuicios ocasionados por el siniestro vial...”

Los Tesistas comentan, en todos los Centros de Rehabilitación Social, debe existir un archivo que contenga los expedientes individualizados por cada interno, en el que se certifique los méritos acumulados durante su internamiento. Este expediente debe ser público y de libre acceso para el interno y su defensor, una vez que el interno considere que su expediente contiene una evaluación de méritos que corresponda a una rebaja que de hacerse efectiva le permita salir en libertad, solicitar al juez competente la revisión de su caso y la concesión de la libertad.

Según **LARREA, Juan (2008. Pág. 88)**, establece: “...El procedimiento para juzgar las contravenciones de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en la Ley Orgánica de la Función Judicial. Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial...”

Los Tesistas comentan que, el autor anteriormente en mención, también manifiesta que para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados en el Reglamento respectivo.

Según **HOYOS, Arturo (2008. Pág.98)**, establece: “La ejecución de la sentencia es todo acto encaminado a dar plena efectividad a lo reconocido en la resolución judicial (sentencia penal), ésta es una resolución judicial que resuelve sobre la cuestión criminal en dos sentidos más o menos (condena o absuelve.) la acepción de la palabra ejecución implica la efectuación, cumplimiento ejecutividad de alguna cosa, por lo tanto significa que la sanción ya tipificada en la Ley de Tránsito debe cumplirse cuando se ha cometido una infracción”.

Los Tesistas emiten su criterio que la falta de aplicación de las sanciones en las infracciones de tránsito y la reducción de puntos, carece de ejecución, puesto que existe la sanción, pero las autoridades no están en ejercicio de sus funciones, es decir, aplicándolas. Respecto al siguiente tópico, relacionándole con el estudio del Código de Ejecución de Penas y Rehabilitación Social, se debe partir de una actitud reflexiva, por cuanto somos conocedores de la realidad de los recintos carcelarios ecuatorianos, que se han convertido en verdaderas escuelas del crimen; ya, que al no cumplir con las condiciones físicas o estructurales básicas para una adecuada permanencia de los sentenciados; ni mucho menos poner en práctica mecanismos técnicos-científicos para lograr el verdadero fin del internamiento legal; es decir, la rehabilitación del ente infractor que purga una pena, a fin de poderlo reinsertar posteriormente a la sociedad como un sujeto de provecho para él, su familia y la colectividad toda.

**La Asamblea Constituyente** aprobó algunas características, en el segundo debate, el proyecto de reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que

busca disminuir el alto índice de accidentes y la pérdida de vidas humanas de miles de ecuatorianos. En la sesión extraordinaria del 12 de noviembre del 2008, la Asamblea estableció severas sanciones por concepto de contravenciones, que cometan los conductores. Se estableció que las contravenciones de tránsito serán de primera, segunda y tercera clase, las mismas que serán reprimidas con multa desde el 5% al 100% de la remuneración básica unificada del trabajador en general, como la rebaja de puntos respectivamente.

“Quien ocasionare un accidente conduciendo un vehículo en estado de embriaguez o bajo la acción de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, del que resultare muertas una o más personas, será reprimido con reclusión mayor extraordinaria de 9 a 12 años, revocatoria definitiva de la licencia de conducir vehículos motorizados y multa de 60 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general. Además, se determinó que si la muerte de una o más personas se produjere como consecuencia de un accidente causado por exceso de velocidad, impericia, o a sabiendas que el vehículo está en malas condiciones mecánicas, la pena será de 3 a 5 años de prisión ordinaria y multa de 40 remuneraciones básicas unificadas. En caso de la muerte de una o más personas a consecuencia de negligencia, imprudencia o inobservancia de la Ley, y órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito, la pena será de uno a tres años de prisión ordinaria, suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y multa de 36 remuneraciones básicas unificadas”.

Los Asambleístas comentan que si el accidente que ocasionare la muerte de una o más personas fuere el resultado del cansancio, sueño o más condiciones físicas del conductor la pena será de nueve a dieciocho meses de prisión ordinaria, suspensión de la licencia de conducir vehículos motorizados por igual tiempo y multa de 24 remuneraciones básicas unificadas. La negligencia en la ejecución de obras en la vía pública que ocasionare accidentes de tránsito, de lo cual resultaren una o más personas muertas o con lesiones graves será sancionada con prisión ordinaria de uno a tres años y multa de 30 remuneraciones básicas unificadas y resarcimiento económico

por las pérdidas producidas por el accidente, que serán de responsabilidad exclusiva del constructor. El Estado dejó de percibir alrededor de 30 millones de dólares en el 2009 por no cobrar más del 90% de contravenciones de tránsito.

El Jefe del Departamento de Ingeniería de Tránsito de la Policía, mayor Juan Zapata, revela que de 880.000 contravenciones (boletas de citación), emitidas por agentes de tránsito, solo 40.000 recibieron actas de juzgamiento para su sanción y rebaja de puntos en las licencias, a escala nacional. La Policía responsabiliza de esta situación a la falta de agilidad en el despacho de las actas de juzgamiento de contraventores, a cargo de los jueces de Tránsito del país.

Los Tesistas emiten su criterio que; según Zapata, los casos no evacuados estarían prescritos porque la posibilidad de juzgarlos vence en 30 días y con ello la imposibilidad para que el Estado reciba esos recursos. El problema también está en la aplicación de la Ley de Tránsito aprobada por la Asamblea de Montecristi, reconocen los Tesistas, a su vez comentan que los judiciales tienen su propia justificación: ausencia de los juzgados de contravenciones, falta de personal, de logística y las múltiples tareas adicionales que deben cumplir. Pero no solo los jueces atraviesan por problemas a la hora de conocer y sancionar las boletas de citación, ya que el volumen de documentos que ingresan diariamente para sorteo no son evacuados en la sala por la falta de personal, ahí estarían atascadas unas 40.000 contravenciones, en su mayoría prescritas en la ciudad de Latacunga de toda la provincia de Cotopaxi. Sin embargo deberían estar integrados por los Consejos Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (CPT), integrados por: el Director Provincial de Obras Públicas y Transporte o el Subsecretario del Transporte o su delegado, quien lo presidirá y tendrá voto dirimente; el Director Provincial de Educación o su delegado; al Director de la Comisión Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial; y, el Presidente Provincial o su delegado del Consorcio de Municipalidades en las provincias en las que hubiere o un representante elegido de entre los Alcaldes de las provincias en las que no existiere consorcio.

**PÉREZ S. José Dr. (Abogado. 2009)** establece: “Cualquier proyecto de legislación que se refiera a la regulación del transporte y tránsito, así como a la ejecución de penas debe tener como principales vectores los siguientes:

- Mejorar los modos y medios de transporte propendiendo a una movilidad que disminuya la contaminación ambiental.
- Optimizar los patrones de desplazamiento, entendiéndose como tales la gestión adecuada de horarios, frecuencias y rutas.
- Proteger la integridad de los seres humanos, semovientes y/o bienes que se transportan por las vías y carreteras.

Los Tesistas comentan que bajo estas consideraciones la gestión eficiente del transporte y el tránsito terrestre debe considerarse como prioridad del Estado, respetando en la elaboración de sus políticas los principios de descentralización y desconcentración que permita que cada cantón o provincia establezca la gestión efectiva racionalizando el espacio público, previniendo y combatiendo la amenaza ambiental y social que actualmente constituye nuestra red de vías.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **2.1. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS**

##### **2.1.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN**

La Investigación Descriptiva es aquella que utiliza el método de análisis, es decir, que logra caracterizar un objeto de estudio o una situación concreta, señalar sus características y propiedades. Esta investigación es descriptiva porque se aplicó en el análisis de las consecuencias de la falta de aplicación en la reducción de puntos y aplicación de penas.

##### **2.1.2 METODOLOGÍA**

La metodología en la presente investigación es de tipo NO EXPERIMENTAL, debido a que no se trabajó con hipótesis y por ende no existió manipulación de variables, puesto que se analizó los aspectos que influyen en la falta de aplicación de las sanciones en los delitos de tránsito para proponer la solución al problema, ya que el trabajo se basó en la utilización de preguntas directrices o científicas.

### 2.1.3 UNIDAD DE ESTUDIO (población y muestra)

Los actores del presente estudio investigativo a los que se les realizó la respectiva encuesta a través de un cuestionario de diez preguntas fue a veinte choferes profesionales de la Provincia de Cotopaxi, y a veinte peatones de la Provincia en mención.

A dos jueces, se les aplicó una Guía de Entrevista de cinco preguntas, y al Director de la Comisión de Tránsito de Cotopaxi, se le aplicó una Guía de Entrevista de cuatro preguntas.

<i>SUJETOS A INVESTIGAR</i>	<i>No.</i>
Chofers profesionales de la Provincia de Cotopaxi	20
Peatones de la Provincia de Cotopaxi	20
Jueces de Tránsito de Cotopaxi	2
Director de la Comisión de Tránsito de Cotopaxi	1
<b>TOTAL</b>	<b>42</b>

**Fuente:** Datos estimados por los investigadores

**Elaborado por:** Los investigadores

### 2.1.4. MÉTODOS Y TÉCNICAS

#### **Métodos**

– **Analítico-Sintético.**- Se utilizó este método porque permitió distinguir los elementos de un fenómeno y por ende proceder a revisar ordenadamente cada uno de ellos por separado. Estas operaciones no existen de forma independiente una de la otra; ya que el análisis de un objeto se realizó a partir de la relación que existe entre los elementos que conforman dicho objeto como un todo; y a su vez, la síntesis se produjo sobre la base de los resultados previos del análisis, se aplicó en la investigación debido a que la falta de mecanismos de sanción y seguimiento en la reducción de puntos, se relaciona a la falta de aplicación de las contravenciones en la Provincia de Cotopaxi para los infractores de tránsito.

– **Estadístico.**- Se utilizó el método estadístico en la presente investigación para recopilar, elaborar, e interpretar datos numéricos por medio de la búsqueda de los mismos, es decir, como la estadística trabaja con números, el procedimiento que se utilizó es a partir de unos datos numéricos para obtener resultados mediante determinadas reglas y operaciones, lo cual se denomina método estadístico y comprende los siguientes pasos: Recuento, re levantamiento o compilación de datos, tabulación y agrupamiento de datos (representación gráfica), medición de datos e inferencia estadística (predicción).

## **Técnicas**

### – **Encuesta**

Una encuesta es un conjunto de preguntas normalizadas dirigidas a una muestra representativa de la población o instituciones, con el fin de conocer estados de opinión o hechos específicos. Se aplicó la técnica de la encuesta a través de su instrumento “el cuestionario” a los choferes profesionales y peatones del cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi. (Ver Anexo 1).

### – **Entrevista**

Una entrevista constituye un diálogo en el que la persona (entrevistador), generalmente un periodista hace una serie de preguntas a otra persona (entrevistado), con el fin de conocer mejor sus ideas, sus sentimientos su forma de actuar. La técnica de la entrevista por medio de su instrumento la “guía de entrevista” se la aplicó al momento de dialogar con personas especializadas en la

materia de tránsito como son jueces y director de la comisión de tránsito, quienes aportaron sus criterios en la realización de ésta investigación. (Ver Anexo 2).

## 2.1.5. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

### A. RESULTADOS OBTENIDOS DE LA APLICACIÓN DE LA ENTREVISTA DIRIGIDA AL DIRECTOR DE LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI.

**Pregunta N°1. ¿La ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, redujo el índice de accidentes de tránsito?**

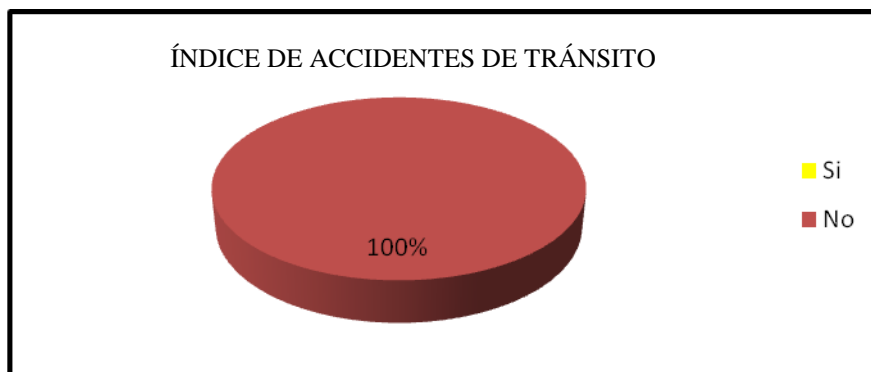
**Cuadro N° 2**

PREGUNTA N°2		
ITEM	CONSUMO	PORCENTAJE
Si	0	0%
No	1	100%
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida al Director de la Comisión de Tránsito

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Gráfico N° 3**



**Fuente:** Entrevista dirigida al Director de la Comisión de Tránsito

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** En el ítem N°1 el Director de la Comisión de Tránsito del Cantón Latacunga que corresponde al 100%, manifiesta que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no redujo el índice de accidentes de tránsito.

**Interpretación.-** En base a la información obtenida se puede concluir que la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no redujo el índice de accidentes de tránsito, por lo que se deberían crear nuevos mecanismos de sanción para que los infractores puedan tomar conciencia sobre su vida y la de los demás.

**Pregunta N°2. ¿Considera que con la nueva Ley de Tránsito se aplican las debidas sanciones?**

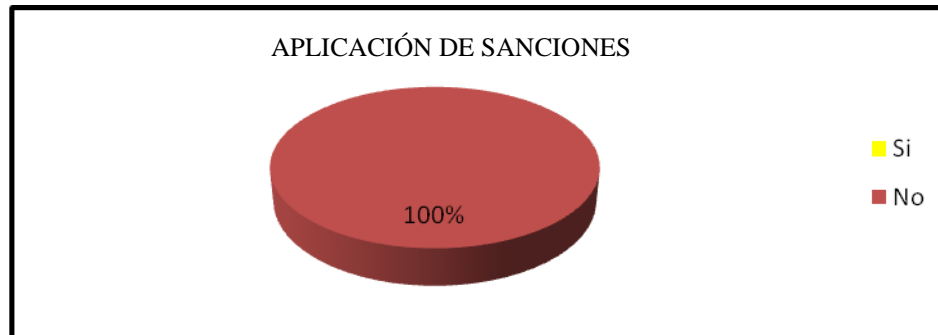
**Cuadro N° 3**

PREGUNTA N°2		
ITEM	CONSUMO	PORCENTAJE
Si	0	0%
No	1	100%
<b>TOTAL</b>	1	100%

**Fuente:** Entrevista dirigida al Director de la Comisión de Tránsito

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Gráfico N° 4**



**Fuente:** Entrevista dirigida al Director de la Comisión de Tránsito

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** El entrevistado representado por el 100% considera que con la nueva Ley de Tránsito no se aplican las debidas sanciones.

**Interpretación.-** Se evidencia que el Director de la Comisión de Tránsito del cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi considera que no se aplican las debidas sanciones

con la vigente Ley de Tránsito, por lo que se puede deducir que no se está llevando una gestión oportuna de las mismas, pero este resultado deberá ser confrontado con lo expuesto por los demás miembros de la presente unidad de estudio como son los jueces de tránsito, choferes profesionales y peatones del cantón Latacunga para obtener una realidad del contexto.

**Pregunta N°3. ¿Considera que la creación de mecanismos de sanción para la correcta aplicación de contravenciones disminuirá el número de accidentes de tránsito?**

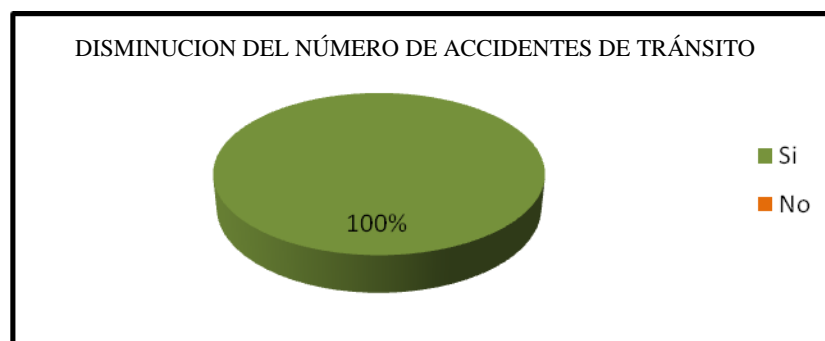
**Cuadro N° 4**

<b>PREGUNTA N°3</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Si	1	100%
No	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida al Director de la Comisión de Tránsito

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Gráfico N° 5**



**Fuente:** Entrevista dirigida al Director de la Comisión de Tránsito

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** El entrevistado considera con el 100% que la creación de mecanismos de sanción para la correcta aplicación de contravenciones si disminuirá el número de accidentes de tránsito.

**Interpretación.-** Se concluye que el Director de la Comisión de Tránsito del cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi si considera que la creación de mecanismos de sanción para la correcta aplicación de contravenciones disminuirá el número de accidentes de tránsito, lo cuál es un resultado favorable para la viabilizar del desarrollo de la propuesta que será expuesta en el Capítulo III del presente trabajo investigativo.

**Pregunta N°4. ¿Considera que la falta de mecanismos de sanción para la correcta aplicación de contravenciones incide en el incremento de los accidentes de tránsito?**

**Cuadro N° 5**

PREGUNTA N°4		
ITEM	CONSUMO	PORCENTAJE
Si	1	100%
No	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida al Director de la Comisión de Tránsito

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 6**



**Fuente:** Entrevista dirigida al Director de la Comisión de Tránsito

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** El Director de la Comisión de Tránsito del Cantón Latacunga considera con el 100% que la falta de mecanismos de sanción para la correcta aplicación de contravenciones si incide en el incremento de los accidentes de tránsito.

**Interpretación.-** Se evidencia que El Director de la Comisión de Tránsito del Cantón Latacunga Considera que la falta de mecanismos de sanción para la correcta aplicación de contravenciones si incide en el incremento de los accidentes de tránsito, este resultado es muy positivo para los Tesistas porque contribuye a demostrar la factibilidad del presente estudio investigativo.

**B. RESULTADOS OBTENIDOS DE LA APLICACIÓN DE LA ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS JUECES DE TRÁNSITO DEL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI.**

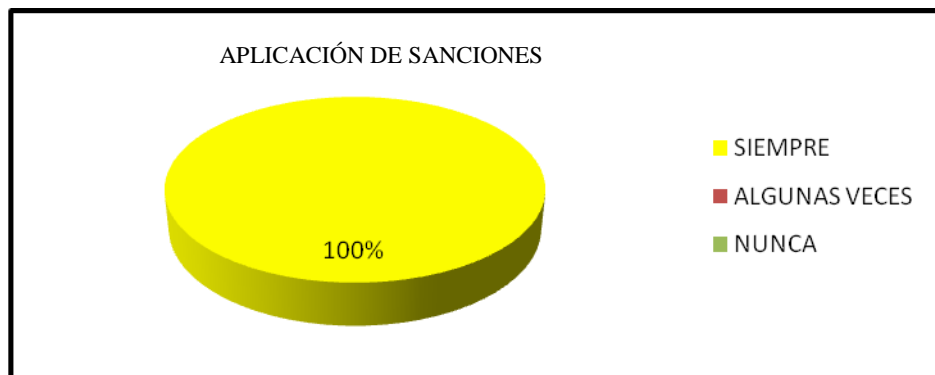
**Pregunta N°1. ¿Con la nueva Ley de Tránsito se aplican las debidas sanciones?**

**Cuadro N° 6**

<b>PREGUNTA N°1</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SIEMPRE	0	0%
ALGUNAS VECES	2	100%
NUNCA	0	0%
<b>TOTAL</b>	2	100%

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 7**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** En el ítem N°1, 1 los 2 Jueces de Tránsito del Cantón Latacunga que corresponde al 100% contestan que con la nueva Ley de Tránsito algunas veces se aplican las debidas sanciones.

**Interpretación.-** Los dos Jueces de Tránsito del cantón Latacunga evidencian que con la nueva Ley de Tránsito algunas veces se aplican las debidas sanciones, por lo que se puede deducir que siempre en todas las contravenciones de tránsito presentadas después del debido proceso se emite una sanción poco adecuada al cumplimiento de la Ley.

**Pregunta N°2. ¿Las contravenciones de tránsito son atendidas inmediatamente en la Provincia de Cotopaxi?**

**Cuadro N°7**

PREGUNTA N°2		
ITEM	CONSUMO	PORCENTAJE
SIEMPRE	0	0%
ALGUNAS VECES	2	100%
NUNCA	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 8**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** En la pregunta N°2, los 2 entrevistados que equivale al 100% contestan que algunas veces las contravenciones de tránsito son atendidas inmediatamente en la Provincia de Cotopaxi.

**Interpretación.-** Se concluye que los Jueces de Tránsito consideran que algunas veces las contravenciones de tránsito son atendidas inmediatamente, por lo que se puede deducir que no se cumple con trabajo a cabalidad a través de una atención inmediata al usuario.

**Pregunta N°3. ¿Existe hacinamiento poblacional por las contravenciones de tránsito en el centro de rehabilitación social de Cotopaxi?**

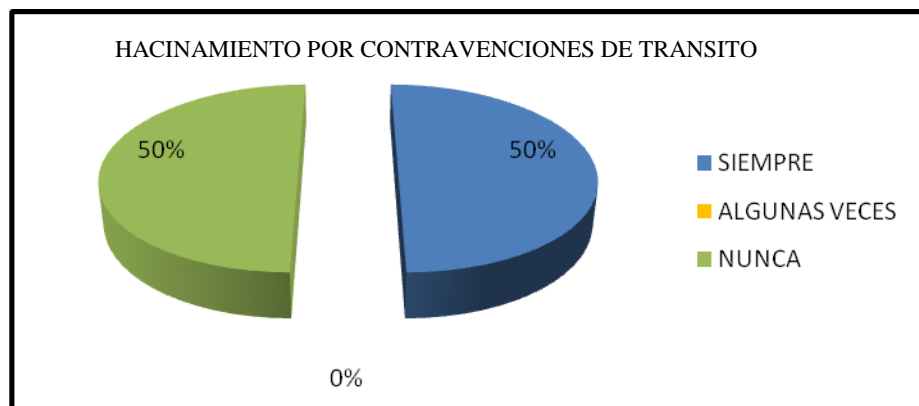
**Cuadro N°8**

<b>PREGUNTA N°3</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SIEMPRE	1	50%
ALGUNAS VECES	1	50%
NUNCA		0%
<b>TOTAL</b>	2	100%

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 9**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** En el ítem N°3 del total de Jueces de Tránsito del Cantón Latacunga, 1 Juez que equivale al 50% considera que siempre existe hacinamiento poblacional por las contravenciones de tránsito en el Centro de Rehabilitación Social de Cotopaxi, mientras que el otro 50% considera que algunas veces existe hacinamiento poblacional en la institución anteriormente en mención.

**Interpretación.-** Se evidencia que el 50% de los Jueces de Tránsito considera que siempre existe hacinamiento poblacional por las contravenciones de tránsito en el Centro de Rehabilitación Social de Cotopaxi, mientras que el otro 50% considera que algunas veces, por lo que se puede determinar que existe discrepancia entre los dos jueces en relación al ítem anterior, y su punto de vista quizá se deba al número de casos que cada uno ha atendido.

**Pregunta N°4. ¿La Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, debe fundamentarse en derechos generales como el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, para mejorar la calidad de vida del ciudadano(a)?**

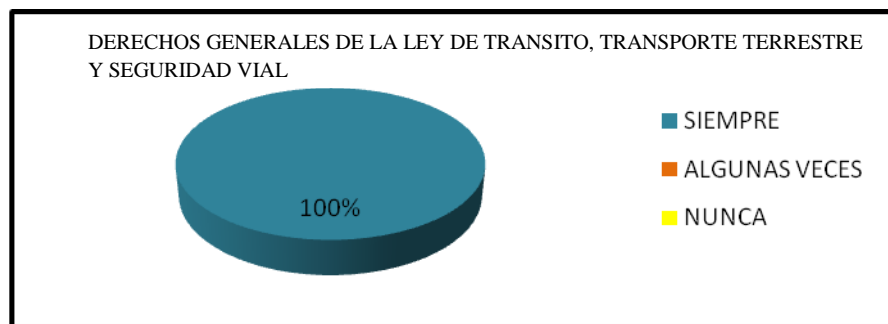
**Cuadro N° 9**

<b>PREGUNTA N°4</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SIEMPRE	2	100%
ALGUNAS VECES	0	0%
NUNCA	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 10**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** El 100% de los encuestados manifiestan que siempre La Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, debe fundamentarse en derechos generales como el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector,

lucha contra la corrupción, para mejorar la calidad de vida del ciudadano y el otro 50% considera que algunas veces.

**Interpretación.-** Se concluye que el 100% de los Jueces de Tránsito, consideran que siempre La Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, debe fundamentarse en derechos generales, por lo que se puede deducir que los dos Jueces están determinados a realizar las mismas funciones con un punto de vista apegado al derecho a la vida, al libre Tránsito y movilidad, etc., y esto enriquece el sistema judicial ya que al existir un trabajo encaminado hacia objetivos comunes se puede fomentar una mayor apertura de ideas e inclinaciones ideológicas inclinadas al cumplimiento del sistema judicial.

**Pregunta N°5. ¿Algunas contravenciones de tránsito han quedado en la impunidad por la no sanción a los infractores?**

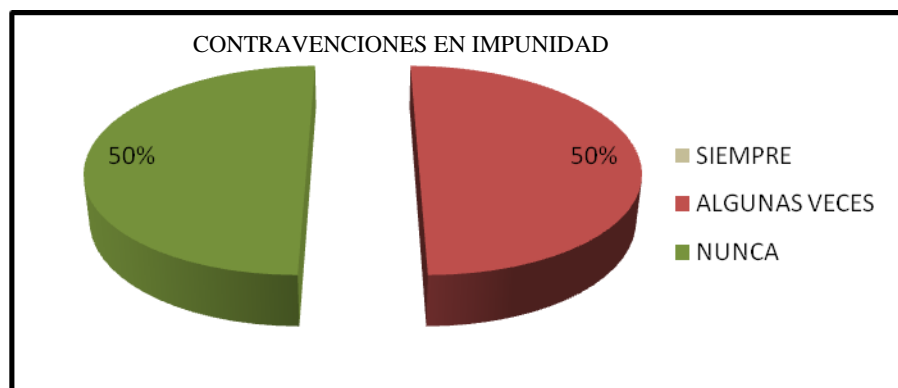
**Cuadro N° 10**

<b>PREGUNTA N°5</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SIEMPRE	0	0%
ALGUNAS VECES	2	100%
NUNCA	0	0%
<b>TOTAL</b>	2	100%

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 11**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** Del total de Jueces de Tránsito del Cantón Latacunga el 100% manifiesta que algunas veces, ciertas contravenciones de tránsito han quedado en la impunidad por la no sanción a los infractores.

**Interpretación.-** Se evidencia en su totalidad, que algunas veces las contravenciones de tránsito han quedado en la impunidad por la no sanción a los infractores, por lo que se puede deducir que se requiere de mecanismos de sanción que coadyuven al cumplimiento de la Ley.

**C. RESULTADOS OBTENIDOS DE LA APLICACIÓN DE LA ENCUESTA DIRIGIDA A LOS CHOFERES PROFESIONALES Y PEATONES DEL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI.**

**Pregunta N°1. ¿Está conforme con la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?**

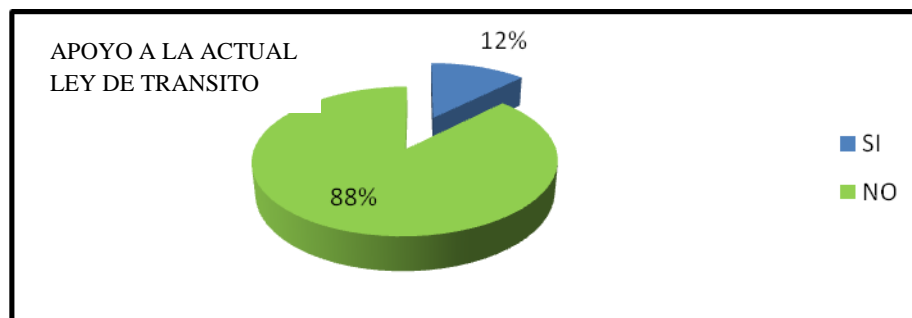
**Cuadro N° 11**

PREGUNTA N°1		
ITEM	CONSUMO	PORCENTAJE
SI	5	12%
NO	35	88%
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 12**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** En la pregunta N°1, los choferes profesionales y peatones del cantón Latacunga, provincia de Cotopaxi encuestados expresan con el 88% que no están conformes con la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, mientras que el 12% si esta conforme.

**Interpretación:** Se deduce que la mayoría de encuestados no está conforme con la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, por lo que se puede determinar que se deberían hacer modificaciones ala misma o a su vez agregar ciertos mecanismos de sanción que permitan equilibrar una Ley más justa que vele por el bienestar de la ciudadanía.

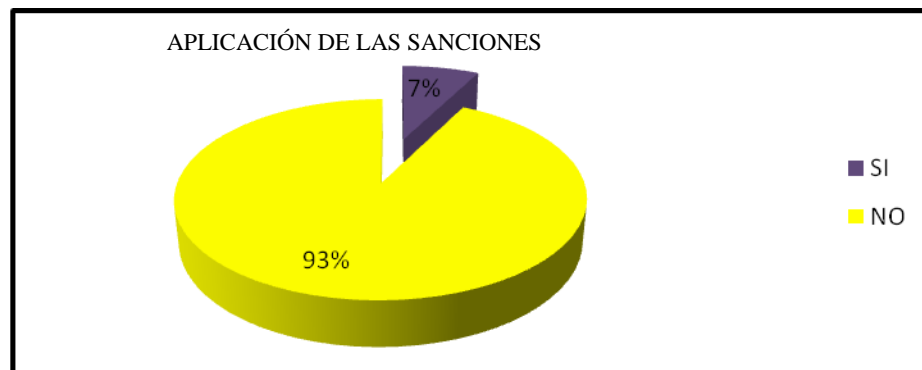
**Pregunta N°2. ¿Considera que las sanciones en las contravenciones de tránsito son aplicadas?**

**Cuadro N° 12**

PREGUNTA N°2		
ITEM	CONSUMO	PORCENTAJE
SI	3	7%
NO	37	93%
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 13**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** Del total de los encuestados el 93% considera que las sanciones en las contravenciones de tránsito no son aplicadas, mientras que el 7%, considera que si.

**Interpretación.-** Se concluye que las sanciones en las contravenciones de tránsito no son aplicadas, por lo que no está dando cumplimiento eficiente las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

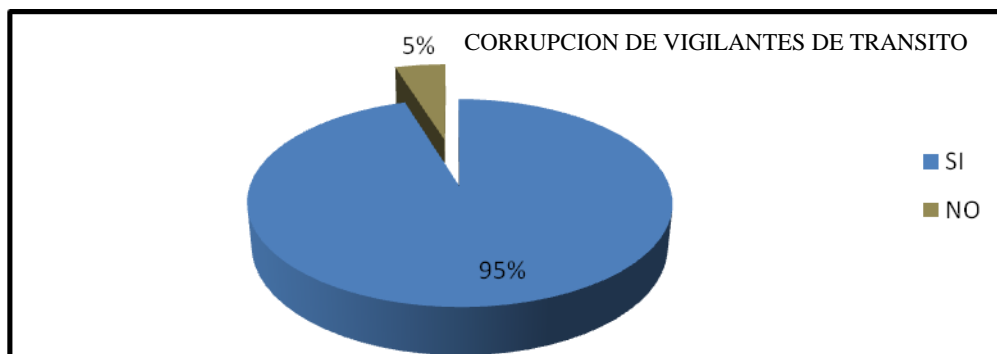
**Pregunta N°3. ¿Considera que existe corrupción por parte de los vigilantes de tránsito?**

**Cuadro N° 13**

PREGUNTA N°3		
ITEM	CONSUMO	PORCENTAJE
SI	38	95%
NO	2	5%
TOTAL	40	100%

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 14**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** El 95% de la población encuestada manifiesta que sí existe corrupción por parte de los vigilantes de tránsito mientras el 5% considera que no existe.

**Interpretación.-** La mayoría de encuestados considera que sí existe corrupción por parte de los vigilantes de tránsito, por lo que se puede determinar que lamentablemente pese a la creación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial no se ha podido erradicar aún la corrupción por parte de algunos vigilantes de tránsito que hacen quedar mal a otros que si son honestos y cumplen eficientemente su trabajo.

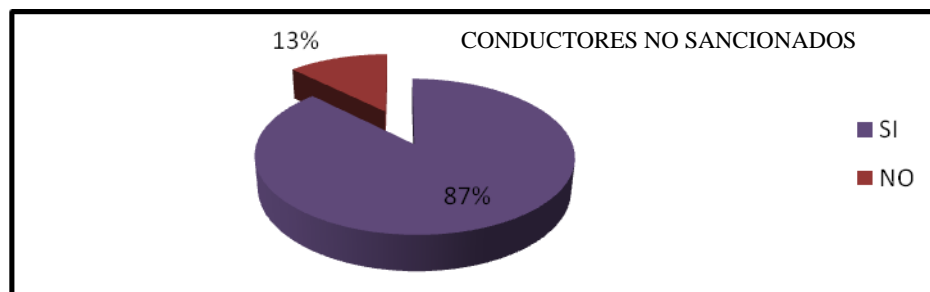
**Pregunta N°4. ¿Cree que existen conductores que no han sido sancionados con la reducción de puntos en sus licencias de conducir?**

**Cuadro N° 14**

<b>PREGUNTA N°4</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	35	87%
NO	5	13%
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 15**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** Del total de los encuestados el 87% cree que si existe conductores que no han sido sancionados con la reducción de puntos en sus licencias de conducir, mientras que el 13%, no creen que existan.

**Interpretación:** El mayor común denominador de encuestados considera que sí existe conductores que no han sido sancionados con la reducción de puntos en sus licencias de conducir, por lo que se puede deducir que los oficiales de tránsito no están cumpliendo a cabalidad con su trabajo.

**Pregunta N°5. ¿Cree que algunos de los delitos de tránsito han quedado en la impunidad debido a que no se ha sancionado a los infractores?**

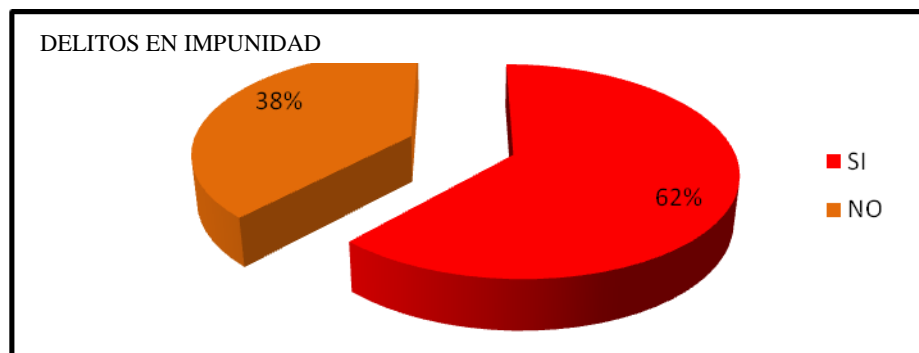
**Cuadro N° 15**

<b>PREGUNTA N°5</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	25	62%
NO	15	38%
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi

**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 16**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** Los choferes profesionales y peatones del cantón Latacunga, provincia de Cotopaxi encuestados expresa con el 62% que algunos de los delitos de tránsito si han quedado en la impunidad debido a que no se ha sancionado a los infractores, mientras el 38% considera que no.

**Interpretación.-** Se concluye que algunos de los delitos de tránsito sí han quedado en la impunidad debido a que no se ha sancionado a los infractores.

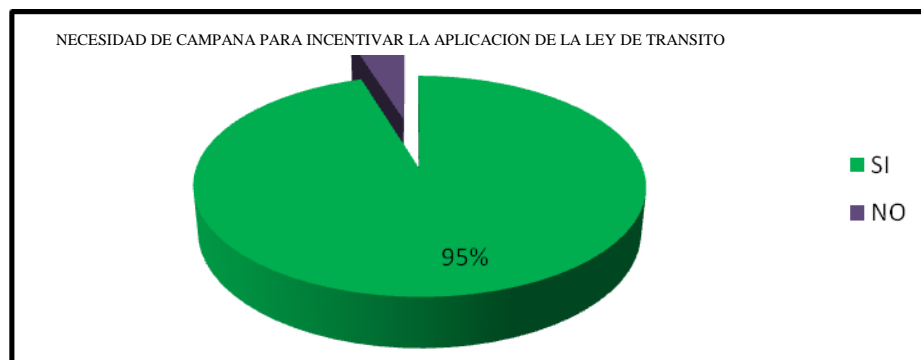
**Pregunta N°6. ¿Considera necesario que exista una propuesta de mecanismo legal para el establecimiento de mecanismos de sanción para la aplicación de contravenciones en el Cantón Latacunga, mediante una campaña para promover la creación de los mismos, con el fin de obtener una mejor aplicación en el momento de ser juzgados?**

**Cuadro N° 16**

<b>PREGUNTA N°6</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	38	95%
NO	2	5%
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 17**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** El 95% de los encuestados considera que si es necesario que exista una propuesta de mecanismo legal para el establecimiento de mecanismos de sanción para la aplicación de contravenciones en el Cantón Latacunga, mediante una campaña que promueva la creación de los mismos, con el fin de obtener una mejor aplicación en el momento de ser juzgados, mientras el 5% considera que no es necesario.

**Interpretación.-** La mayoría de choferes profesionales y peatones si consideran que debería existir una propuesta de mecanismo legal para el establecimiento de mecanismos de sanción para la aplicación de contravenciones en el Cantón Latacunga, mediante una campaña para promover la creación de los mismos, con el fin de obtener una mejor aplicación en el momento de ser juzgados.

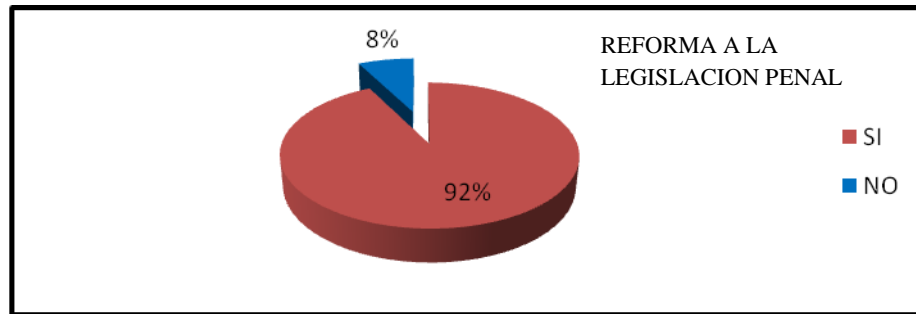
**Pregunta N°7 ¿Considera pertinente establecer reformas a la legislación penal, en la que se determine sanciones alternativas más blandas para contravenciones menores, puesto que existen falencias, vacíos, ilegalidades en cuanto a las sanciones?**

**Cuadro N° 17**

<b>PREGUNTA N°7</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	37	92%
NO	3	8%
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 18**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** El 92% de los encuestados considera que si es pertinente establecer reformas a la legislación penal, en la que se determine sanciones alternativas más blandas para delitos menores y contravenciones, puesto que existen falencias, vacíos, ilegalidades en cuanto a las sanciones, mientras que el 8% considera que no es necesario.

**Interpretación.-** Se evidencia que la mayoría de encuestados consideran que si se debería establecer reformas a la legislación penal, en la que se determine sanciones alternativas más blandas para contravenciones menores, puesto que existen falencias, vacíos, ilegalidades en cuanto a las sanciones.

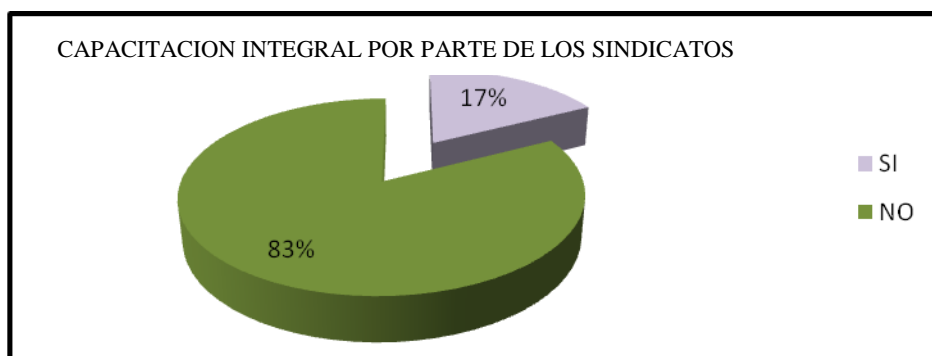
**Pregunta N°8 ¿Cree usted que solo los sindicatos de choferes deberían promover la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional?**

**Cuadro N° 18**

<b>PREGUNTA N°8</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	7	17%
NO	33	83%
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 19**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** El 83% de los encuestados cree que no solo los sindicatos de choferes deberían promover la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional, mientras el 17% considera que solo los organismos señalados anteriormente deberían hacerlo.

**Interpretación.-** Se concluye que no solo los sindicatos de choferes deberían promover la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional, es decir, deberían hacerlo otras personas naturales y/o jurídicas también.

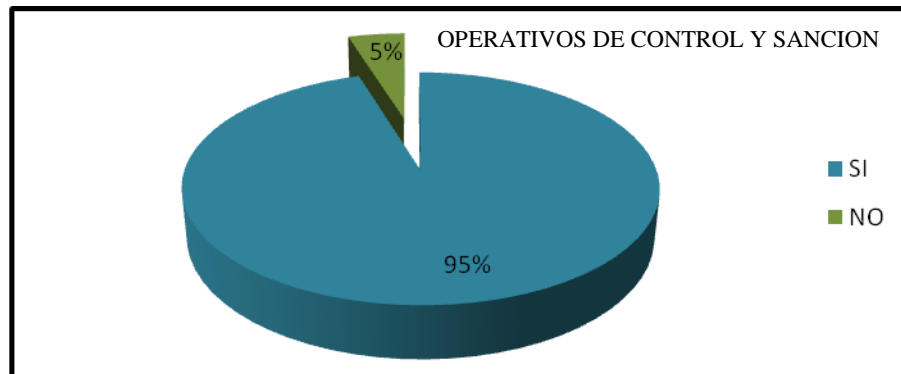
**Pregunta N°9. ¿Cree usted que se debe realizar todos los días operativos en diferentes puntos del Cantón Latacunga, para ejercer control y sancionar a todos aquellos que no cumplan con la normatividad de tránsito?**

**Cuadro N° 19**

<b>PREGUNTA N°9</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	38	95%
NO	12	5%
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 20**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** El 95% de los encuestados creen que si se debe realizar todos los días operativos en diferentes puntos de la ciudad para ejercer control y sancionar a todos aquellos que no cumplan con la normatividad de tránsito mientras que 5% considera que no es necesario.

**Interpretación.-** Se concluye que la mayoría de encuestados creen que se debe realizar todos los días operativos en diferentes puntos de la ciudad para ejercer control y sancionar a todos aquellos que no cumplan con la normatividad de tránsito.

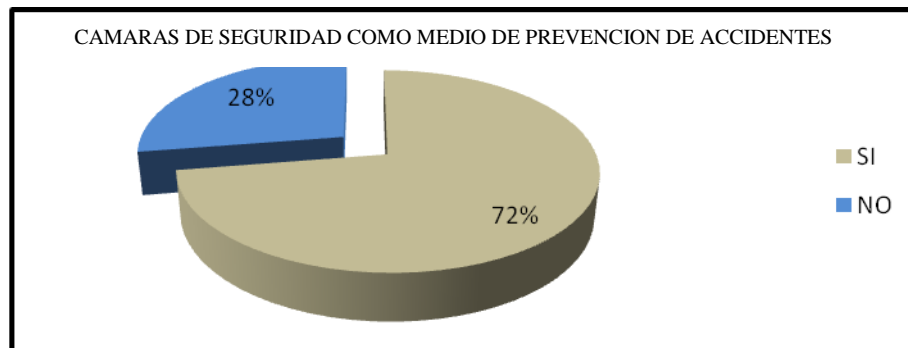
**Pregunta N°10. ¿Considera necesario que existan cámaras de seguridad en la ciudad de Latacunga a fin de reducir accidentes de tránsito y perseguir a conductores infractores?**

**Cuadro N° 20**

<b>PREGUNTA N°10</b>		
<b>ITEM</b>	<b>CONSUMO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	29	72%
NO	11	28%
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Grafico N° 21**



**Fuente:** Entrevista dirigida a los Choferes Profesionales y Peatones de Cotopaxi  
**Elaborado por:** Tesistas 2010

**Análisis.-** Los choferes profesionales y peatones del cantón Latacunga encuestados expresa con el 72% que si es necesario que exista cámaras de seguridad en la ciudad de Latacunga a fin de reducir accidentes de tránsito y perseguir a conductores infractores, mientras el 28% considera que no es necesario.

**Interpretación.-** Se evidencia que la mayoría de choferes profesionales y peatones del cantón Latacunga si consideran necesario que exista cámaras de seguridad en la ciudad de Latacunga a fin de reducir accidentes de tránsito y perseguir a conductores infractores.

## 2.1.6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### CONCLUSIONES

- De la investigación de campo realizada se puede establecer que la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no ha reducido el índice de accidentes de tránsito.
- El juzgamiento de contravenciones de tránsito en los Juzgados de la provincia y del país han quedado estancados en razón del número excesivo de infracciones que a diario emiten los agentes de la policía nacional.

- La mayoría de choferes profesionales y peatones del Cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi, manifiestan que no están conformes con la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en razón de que no existe un mecanismo apropiado y adecuado para la reducción de puntos de las licencias de conducir.
- La mayoría de choferes profesionales y peatones del Cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi, consideran que si se debería establecer reformas a la legislación penal, en la que se determine sanciones con alternativas más blandas para contravenciones menores, puesto que existen falencias, vacíos, ilegalidades en cuanto a las sanciones.
- Los encuestados apoyan la existencia de un mecanismo legal apropiado para el establecimiento de elementos de sanción en la aplicación de contravenciones, destacando la evidente violación a la normativa legal actual, ya que en ocasiones unas sanciones son juzgadas mientras que otras quedan en la impunidad.

## **RECOMENDACIONES**

- Con el objetivo de mejorar la Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se deberían crear nuevos mecanismos de sanción para reducir el índice de accidentes de tránsito.
- La Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, debe fundamentarse en derechos generales como el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, con el fin de mejorar la calidad de vida del ciudadano.

- Crear mecanismos de sanción y seguimiento en la aplicación de la reducción de puntos a fin de que se cumpla con lo determinado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
- Implementar reformas a la legislación penal, en la que se determine sanciones con alternativas más leves para contravenciones menores, porque los choferes profesionales y peatones del Cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi, podrán sentirse respaldados por una Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial justa y equitativa.
- Promover mediante una campaña, la creación de mecanismos de sanción, con el fin de obtener una mejor aplicación en el momento de ser juzgados los contraventores.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO PROPOSITIVO**

#### **3.1. GENERALIDADES**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde 2008, ha hecho que el sistema judicial colapse. Los juzgados de tránsito no se dan abasto para juzgar contravenciones y delitos de tránsito, se podría sancionar las contravenciones de primera, segunda y tercera clase, que contemplan multa y rebaja de puntos, con una notificación y dando un plazo de 10 días al infractor para que pague esta multa.

Hoy la Ley dispone que se remitan las contravenciones al juez y por eso queda en la impunidad, los delitos de tránsito son flagrantes y deberían ser juzgados como tales, en 24 horas.

A los jueces se les debería entregar la potestad de conocer la impugnación del infractor, pero solo cuando son delitos. Sería muy grave para el infractor impugnar porque está la prueba de alcoholemia, el parte policial, estos delitos tienen que ser susceptibles solo de apelación. “Para que casación si es un delito flagrante”, señala. La Ley de tránsito dispuso por primera vez la rebaja de puntos, pero esto es inviable porque ni siquiera existe un sistema de cómputo nacional y aun más provincial que registre esto y pueda realizarse un monitoreo.

Esta Ley es obsoleta y que no se puede culpar a los jueces porque no se pueda aplicar eficazmente justicia, es injusto calificar a la Ley de Tránsito como inviable cuando todavía no se han implementado los mecanismos para poder aplicarla. Reconocemos que hay ciertos vacíos de la Ley y que la Ley es perfectible, la Ley tiene avances porque reconoce en su Art. 55 que las rutas y frecuencias son propiedad exclusiva del Estado, en el Art. 147 menciona que los Juzgados de Tránsito van a ser provisionales hasta que se creen Juzgados de contravenciones y no se han creado estos juzgados. Alrededor de 880 mil contravenciones no pueden ser juzgadas, pero ese no es un problema de la Ley, es un problema de la autoridad que no ha hecho nada porque se creen esos juzgados.

Se ha dispuesto que las Comisarías de turno dejen el trabajo que están haciendo para convertirse en Juzgados Contravencionales. Sin embargo, esto es inconstitucional porque la Constitución dio la potestad de administrar justicia exclusivamente a la Función Judicial.

No me puede imponerme una pena un comisario de policía cantonal de construcciones que mañana le toque en turno, es necesario corregir las fallas que

presenta la vigente Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tienen como propósito las reformas que, el fin de semana, puso a conocimiento del seno de la Asamblea Nacional, la Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, para segundo debate.

La actual norma, es inaplicable y es observable que por esa razón, no se han podido juzgar alrededor de 800 mil infracciones de tránsito, causándole al país, un perjuicio económico superior a los 30 millones de dólares; peor aún aplicar la tan sonada reducción de puntos en la licencia de conducir. Entre otros temas, se plantea la creación de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, organismo que reemplazará a la Comisión Nacional de Tránsito. El nuevo ente estaría integrado por seis miembros y sus políticas serán de aplicación en todo el territorio.

Además, que las reformas se ajustan al marco constitucional vigente, por ello se justifica la transferencia de las competencias a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD's), conforme el artículo 264, inciso sexto que expresa: “será competencia exclusiva de los gobiernos municipales planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”.

Se faculta a los municipios cobrar y juzgar contravenciones de tránsito, leves y graves; mientras que los delitos de tránsito y las contravenciones muy graves, serán de competencia de los jueces de la materia.

En cuanto a los puntos en la licencia, se mantienen en 30. Se establece que, perdidos en su totalidad, la licencia será suspendida por 30 días y el conductor estará obligado a seguir un curso de formación y actualización de conocimiento en tránsito que, de ser aprobado, los recuperará íntegramente. Si se perdiesen nuevamente, la suspensión será por 60 días y el conductor está obligado a capacitarse, pero recuperará, únicamente, 15 puntos en su licencia.

El control del tránsito y la seguridad vial en las áreas urbanas, es ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales siempre y cuando asuman efectivamente las competencias, para lo cual se debe ejecutar a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, financiera y administrativamente de los municipios.

### **3.2. -JUSTIFICACIÓN**

Durante los últimos años se ha visto un incremento alarmante en la cantidad de accidentes y muertes en la carretera de la provincia de Cotopaxi.

En este sentido el principal interés que motiva a la realización de esta investigación se fundamenta en determinar la falta de control en la aplicación de penas y reducción de puntos en el Cantón Latacunga debido a que a diario existen contravenciones que quedan en la impunidad, y en muchos de los casos la sanción es exagerada, o a su vez no se llega a sancionar con la respectiva multa y rebaja de puntos en la licencia de conducir a los choferes que cometen contravenciones.

Es por eso que la realización de la presente investigación tiene como relevancia la correcta aplicación de la ley, la protección y tutela efectiva de los derechos de los Choferes Profesionales y no profesionales del Cantón, que como se conoce en muchos de los casos estos han sido juzgados pero no se ha aplicado la respectiva rebaja de los puntos a su licencia de conducir por falta de pruebas al querer comprobar el cometimiento de dicha infracción, no se puede ya que la Policía Nacional no cuenta con los instrumentos necesarios para poder fundamentar y comprobar la citación entregada al conductor, es por esto que consideramos de vital importancia corroborar la eficacia y alcance de las medidas propuestas en la ley de

transito y de esta forma lograr el mejoramiento de este instrumento para que brinde mejores resultados al momento de su aplicación.

La relevancia social de esta investigación esta precisamente enfocada en esto. Se busca mejorar una solución propuesta a un problema de actualidad que afecta directamente a la población de Cotopaxi-Latacunga, es el fin de este trabajo en este ámbito ofrecer a la sociedad una herramienta mucho mas madura y refinada para lidiar con la problemática en las carreteras del país.

Esta investigación se realiza en el marco de la aprobación de la nueva ley de transito de Ecuador. Es nuestro propósito encontrar pruebas de la factibilidad de las soluciones o disminuciones que la ley promete a los problemas sobre los que está fundamentada; estos son los accidentes de tránsito, las muertes que estos causan, casos de conducción temeraria, y otros.

Es importante entender que en el Cantón Latacunga perteneciente a la Provincia de Cotopaxi y en el resto del país en donde se está aplicando la nueva Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, no se está empleando el control que se debería dar a todos los conductores de vehículos tanto choferes profesionales como no profesionales que han cometido contravenciones y delitos, y que a su vez éstos no son sancionados por las autoridades competentes ya que se sigue incumpliendo la ley y con la falta de mecanismos de sanción que hasta la fecha de la presente investigación en el Cantón Latacunga aún no se han establecido, y al no existir éstos no se ha logrado satisfacer la demanda existente de varios procesos que se han suscitado.

Si embargo, a nivel nacional desde que entró en vigencia la nueva Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial se ha dado un sinnúmero de críticas y foros por parte de sindicatos de choferes, y personas que están ligados directamente y

que piden que se haga cambios en la ley como es el aumento de los puntos en las licencias de tránsito, razón por la que es novedoso el tema a investigar.

Por primera vez la investigación va encaminada a un pequeño Cantón de la Provincia de Cotopaxi, donde se cometen contravenciones a diario y no existe los entes sancionadores para que se aplique la ley de una manera correcta, la práctica y ejecución de la investigación a realizarse es factible debido a que se cuenta con la información necesaria de los Juzgados de Tránsito, así como de la Comisión Provincial de Transito de Cotopaxi, además de que los datos estadísticos e informativos se los puede adquirir en las mismas instituciones; no obstante, pueden existir algunas limitaciones que dificulten la ejecución de esta investigación, como la falta de la colaboración de personal que labora en las instituciones anteriormente mencionadas para no facilitar la información requerida, pero también existen algunas investigaciones ya realizadas en otras provincias lo que servirá de sustento y apoyo para obtener propias conclusiones en este proyecto sin destacar los aportes de los autores, y personal docente de la Universidad Técnica de Cotopaxi.

### **3.3. OBJETIVOS**

#### **3.3.1. OBJETIVO GENERAL**

Crear mecanismos de sanción y seguimiento en la aplicación de la reducción de puntos a fin de que se cumpla con lo determinado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

### **3.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Analizar los contenidos teórico–jurídicos sobre la aplicación de las rebajas de puntos.
- Establecer las incidencias que produce la falta de control de la aplicación de penas a los infractores de tránsito.
- Instaurar mecanismos legales de sanción y seguimiento en la aplicación de la reducción de puntos a los infractores del Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

## **3.4. -DESARROLLO DE LA PROPUESTA**

**TEMA: “EL CONTROL EN LA APLICACIÓN DE PENAS Y REDUCCIÓN DE PUNTOS EN CONTRAVENCIONES EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”**

### **3.4.1.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**QUE:** En la Constitución ecuatoriana de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, preexiste un vacío vigente sobre el control de las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito en cuanto a la reducción de puntos (Art.123) .

**QUE:** Es deber del Estado ecuatoriano elaborar las regulaciones, reformar y depurar la normativa y las técnicas pertinentes a las sanciones por contravenciones y delitos de tránsito para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento y, someterlos a la aprobación del Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Art.28.4)

**QUE:** Es deber del Estado ecuatoriano fomentar la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social, imponiendo sanciones a las contravenciones que se realizan, y por vía administrativa se otorgue a las Comisiones Provinciales de cada jurisdicción mecanismos de vigilancia electrónica (Art.11)

**QUE:** El Estado ecuatoriano garantizará a la prestación del servicio de transporte público ajustados a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas, y las penas reguladas con la creación de juzgados de contravenciones a Nivel Nacional (Art.3)

**QUE:** Es obligación del Estado ecuatoriano aplicar el principio de celeridad procesal en la concurrencia de mayores infracciones de tránsito cometidas a Nivel Nacional, y por ende se agilite las respectivas gestiones a que el infractor sea juzgado por la más grave. ((Art.111)

**QUE:** Es compromiso del Estado ecuatoriano, velar por la integridad y la aplicación de penas y reducción de puntos por cada infracción cometida, instituyéndose el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir para los casos de comisión de infracciones y contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Art.97)

## **EXPIDE**

Las siguientes reformas:

**LA LEY DE TRÁNSITO, EN EL LIBRO TERCERO DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, TÍTULO DOS DEL CONTROL, CAPÍTULO UNO DE LOS CONDUCTORES, SECCIÓN UNO DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR.**

A continuación el Art. 97 “Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir para los casos de comisiones de infracciones de tránsito de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo”

Agréguense los siguientes artículos e incisos correspondientes;

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

Art. (.....) Las Licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su paso regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, en los siguientes incisos:

- a. Contravenciones leves de primera clase, 1.5 pérdida de puntos y multa (10 % smv)
  - Conducir vehículos sin cinturón de seguridad

- Uso inoportuno de la claxon
- Expulsar excesiva basura a la calle por la ventana del vehículo
- Transeúntes, ciclistas, tracción animal no cumplan ley de Tránsito
- Venta sobre zonas de seguridad peatonal
- Ciclistas, deportistas o motociclistas circulen en zonas no permitidas
- Conducir vehículo sin placas
- No Haber registrado cambio de dueño de vehículo en los plazos solicitados
- Transporte público circule sin los distintivos de identificación
- Discapacitado sin vehículo adaptado para su discapacidad
- Subir y bajar del vehículo en movimiento
- Peatón que no use el puente peatonal (paso a desnivel)
- Conductor que permita la venta ambulante en las unidades a su cargo
- Conductores que lleven a personas en los estribos, parachoques u otros
- Peatón que no deje libre la vía ante emergencias

b. Contravenciones leves de segunda clase, 3 puntos y multa (15 % smv).

- Incumplimiento del conductor en contravenir disposiciones, emisión de ruidos, emanación de gases( contaminación ambiental)
- No conducir por la derecha en vías de doble dirección
- No llevar en el vehículo botiquín de primeros auxilios y extintor
- Entorpecer el tránsito por quedarse sin gasolina
- Llevar Niños y Niñas sin DRI
- Conducir sin licencia o con la misma caducada
- No detenerse antes del cruce del tren, trolebús, otros.
- Mecánicas presten servicios en vía pública
- Usar sirenas balizas sin autorización
- No usar adecuadamente el triángulo de seguridad
- Uso de películas polarizantes sin permiso
- Uso del celular mientras conduce

- No cumplir las tarifas preferenciales para Niños, Niñas, Ancianos, Discapacitados
- c. Contravenciones leves de tercera clase, 4.5 puntos y multa (20% smv)
- Arrojar objetos que pongan en peligro a peatones y vehículos
  - Ciclistas que se sujeten a un vehículo
  - Circular por el carril que no le corresponda o hacer cambio brusco e indebido
  - Conducir con bebés, Niños, Niñas, objetos, animales en brazos o sitios no adecuados
  - Conducir sin luces o con ellas en mal estado
  - Conductor de servicio que cargue combustible con sus pasajeros
  - Conductor de vehículo y moto con exceso de pasajeros
  - Conductor que no deje libre circulación ante alarma o sirenas
  - Conductor que se niegue a prestar ayuda solicitada
  - Descender una pendiente con el motor apagado
  - Dueños de animales que no tomen precauciones para su circulación por las vías
  - Estacionar en lugares no permitidos
  - Estacionar un vehículo sin tomar las medidas reglamentarias
  - Faltar la palabra a la autoridad
  - Impedir visibilidad de señales de tránsito
  - No obedecer señales de tránsito (semáforos, el paso cebra, límites de velocidad)
  - No usar casco el conductor o acompañante de moto
  - No usar cinturón de seguridad
  - Obstaculizar la vía sin autorización alterando la circulación y seguridad
  - Taxi que no utilice taxímetro
  - Transportar cargas sin medidas de seguridad
  - Vehículo a diesel con tubo de escape no instalado reglamentariamente

- d. Contravenciones graves de primera clase, 6 puntos y multa y multa (40% smv)
- Adelantar a otro vehículo en zonas o sitios peligrosos
  - Alterar la circulación y seguridad por colocar obstáculos
  - Causar daño material mayor a 5 remuneraciones básicas unificadas
  - Conducir con licencia suspendida
  - Conducir en sentido contrario
  - Conducir vehículo que no cuente con las condiciones técnico-mecánicas adecuadas
  - Conductor de transporte escolar que no porte elementos distintivos y luces especiales de parqueo
  - Conductor de transporte escolar que no porte elementos distintivos y luces especiales de parqueo
  - Conductor de transporte público que por adelantar ponga en riesgo a los pasajeros
  - Conductor profesional o no profesional que preste servicio público sin estar autorizado
  - Conductor que con su vehículo dañe las vías
  - Construir reductores de velocidad no autorizados
  - Dañar las vías, dejar escombros y no retirarlos
  - Derramar en la vía material peligroso e inflamable
  - Detenerse a estacionarse en sitios o zonas de peligro
  - Exceder los límites de velocidad permitidos
  - Faltar físicamente a la autoridad
  - Ocasionar accidente con herido cuya incapacidad no exceda a 15 días
  - Organizar y participar en competencias deportivas, automovilísticas en la vía sin autorización
  - Pasar luz roja y señal de pare
  - Transportar material peligroso e inflamable sin permiso

- Transportar pasajeros, carga excesiva de gran capacidad para el vehículo
- e. Contravenciones graves de segunda clase, 7.5 puntos y multa (50% smv)
- Conducir en estado de embriaguez o bajo efecto de drogas
  - Conducir reincidentemente bajo los efectos de estupefacientes
  - Conducir con cansancio, sueño o mala condición física del conductor
- f. Contravenciones graves de tercera clase, 9 puntos y multa (60% smv).
- Negligencia en ejecución de obras en vías públicas causando muerte o lesiones graves
- g. Contravenciones muy graves de primera clase, 10 puntos y multa (100% smv).
- Conducir con licencia falsificada
  - Transportar Niños, Niñas, adolescentes con exceso de velocidad
  - Reincidencia en estado de embriaguez
  - Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado
  - Conductor que se niegue a las pruebas de alcoholemia o narco tex
  - Causar daños materiales que superen a las 3 remuneraciones básicas unificadas
- h. Delitos 11-30 puntos
- Accidente con daño mayor a 100 SMV
  - Por lesiones corporales: Pérdida de órgano, lesión o incapacidad laboral permanente, incapacidad laboral más de 90 días, incapacidad laboral 60-90 días ó Incapacidad laboral 16-59 días

Art. 99. Agréguese lo siguiente con sus respectivos incisos;

Las licencias de conducir *deben* ser anuladas, revocadas o suspendidas *en forma temporal y/o definitiva de acuerdo a lo que amerita el caso*, por la autoridad de la *Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*.

## **MOTIVACIÓN**

La presente propuesta tiene como objetivo apuntalar el proyecto de ley presentado en materia del procedimiento para las contravenciones, y de manera concreta, dos elementos centrales: la imposición de sanciones en contravenciones por vía administrativa y otorgar la facultad a la Comisión Nacional del Transporte Terrestre que se adopte mecanismos de vigilancia electrónica para el transporte público en la provincia de Cotopaxi, para esto se ha realizado un diagnóstico en el sector de estudio que es el más vulnerable por ser el centro de conexión con las provincias de Pichincha y Tungurahua en los siguientes aspectos:

### **Normativo**

- La Legislación es antigua y aun más no es completa
- Limitado marco regulatorio (pocos Reglamentos. Instructivos. Manuales, Gestión de calidad y otros)
- Mezcla entre transporte terrestre y tránsito (trámites demorados)
- Escaso poder sancionador en el área de transporte (no existe una base de datos o ojo de búho en ciertos sectores a fin de operar los impactos o secuelas dejadas por los conductores y la policía que se encuentra en operativos)

### **Transporte**

- Existe un incipiente desarrollo en cuanto a las políticas o planes de integración en forma conjunta con la Policía y Municipio de la provincia de Cotopaxi
- Las rutas y frecuencias son consideradas patrimonio de las operadoras de cada cooperativa o asociación sin hacer partícipe a las escuelas de conducción y policía

a fin de que se cubra las necesidades encontradas.(capacitación, formación profesional, monitoreo de matricula vehicular y otros..)

- Preeminencia de la informalidad en el sector a no cumplir lo normado y la ruta de trabajo.

### **Tránsito**

- Desconocimiento del área a nivel regulatorio por la no capacitación permanente y coordinada con escuelas de conducción existentes en la provincia de Cotopaxi.
- Carencia de normatividad, planificación y coordinación interministerial a nivel provincial
- No hay evaluación sobre la actividad de control operativo para dar seguimiento a los problemas detectados a nivel de la provincia de Cotopaxi

### **Seguridad Vial**

- El factor humano es el generador del 93% de los accidentes
- El seguro obligatorio accidentes de tránsito SOAT, aun no entra en vigencia en un 100% en la provincia de Cotopaxi por falta de control y seguimiento de los estamentos
- Desconocimiento del área a nivel regulatorio, no hay coordinación con las escuelas de conducción existentes en la provincia de Cotopaxi
- Carencia de normatividad, planificación y coordinación interinstitucional por la policía a través de medios de comunicación y planteles educativos para potencializar la educación vial en la población

### **Capacitación**

- Insuficiencia de profesionales en todo el sector (Ingeniería de Tránsito, Transporte, Logística o Planificación; Formadores; Instructores de Seguridad Vial.
- Entrega de licencias y permisos por tramitadores sin adecuada capacitación
- Inexistencia de períodos de formación continúa en las escuelas de conducción.

- No existe una coordinación con la Comisión Provincial de Tránsito para estipular sanciones a los contraventores con desarrollo comunitario

## **ESTRATÉGIAS**

- Reunión de trabajo con autoridades de Tránsito, Policías para la formación de una guía de sanciones a nivel provincial.
- Reunión de trabajo con propietarios de las Escuelas de Conducción, Choferes Profesionales para la formación de una guía de sanciones a nivel provincial.
- Análisis y alternativas de solución a través de un coloquio para determinar con las autoridades de la provincia, programaciones, cursos, talleres de educación vial.
- Coordinación con autoridades de los planteles educativos para formar brigadas de educación vial (participación estudiantil).
- Diseño e implementación de campañas de educación vial, que procuran concientizar a la población sobre este peligro.
- Brigada Juvenil de Educación Vial “Más Vida y No Corazones Azules” de la ciudad de Latacunga-Cotopaxi, se forma con la intención de ayudar a modificar actitudes, comportamientos y hábitos para reducir el número de personas muertas o heridas por accidentes de tránsito.

### **Sus áreas de trabajo en la ciudad de Latacunga-Cotopaxi serán:**

- **Medios de comunicación** (Una continua campaña pública de concientización y educación por TV, radio, diarios, y otros.)

- **Instituciones** (Actividades educativas en colegios, en todos los niveles. Instituciones intermedias, dirección de tránsito, y otros.)
- **Gobierno** (Desarrollo de la propuesta de la ley y regulación de sanciones para ser presentadas en poder legislativo y ejecutivo)
- **Investigación** (Análisis de la situación local, diseño de proyectos con actores de planteles educativos, y otros.)

### **3.5.- CONCLUSIONES**

- La actual Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde su aprobación en la Asamblea Constituyente está siendo discutida por varias autoridades debido a varios “vacíos” presentes, aun no es todavía clara.
- El Policía no debe ser sólo un notificador sino que tenga la autoridad para detener a los conductores que no tengan sus papeles en regla.
- Existen casos sin ser juzgados; apenas el 21% de las 737 mil denuncias han pasado por un juzgado.
- Con la adecuación a la ley, el agente de tránsito tiene la facultad de ser el acusador y el juez, como ocurría con la antigua Ley de Tránsito.
- El problema existe no por que la ley sea mala, sino por que no se la cumple. Es verdad que existen tantos casos sin ser juzgados, pero eso es por que no existe un juzgado de contravenciones, que por ley, tenían que haber sido creados.
- Con la actual ley, algunos recursos fueron destinados para la Comisión Nacional de Tránsito con el objetivo de que se creen los juzgados para contravenciones y de control.
- En el Consejo de la Judicatura no existe ni una sola gestión para solicitar la creación de los mismos.
- La ley vigente debe respetar los derechos del conductor al tener la posibilidad de ser juzgado. Con la reforma, se quita el derecho legítimo a la defensa y se va a generar una ilusión óptica.

- El policía y/o el agente que acusa y juzga las denuncias se resolverían de manera más eficaz, sin embargo, si el acusado decide apelar y los juzgados aún no han sido creados, se regresaría al mismo problema.
- Actualmente, los casos que no tienen un juzgado de contravenciones para ser ajusticiado, son llevados a los juzgados de tránsito.
- Debe existir otro tratamiento para la persona que puede haber ingerido alcohol.
- Si la persona a realizarse los exámenes determinados por la ley, no están en la obligación de hacerlo, el agente de tránsito no cuenta con pruebas suficientes para acusarlo ante el juez.

### **3.6.- RECOMENDACIONES**

- Cuando una persona se niega a un examen de alcoholemia o alcohol check, se tiene como indicio que la persona está en estado de embriaguez.
- Si una persona no decide realizarse las pruebas requeridas, no se le debe considerar como un indicio sino como una presunción de que la persona está en estado de embriaguez.
- La causa de accidentes de tránsito por embriaguez estaba en el cuarto puesto, ahora subió al tercer lugar, por lo tanto algo no está funcionando.
- Se debe analizar las reformas no de manera global. “Si la persona se niega a la alcoholemia y al alcohol check, entonces existen pruebas físicas que los policías están en condiciones de realizarlas.

- El agente de tránsito debe tener mecanismos electrónicos, magnéticos, digitales, fotográficos o video para que pueda tener pruebas que presentar al juez.
- En el caso de sospecha de estado etílico en un conductor, el policía puede exigir a la persona que de sus datos, que lleve su dedo índice hacia la nariz y camine en línea recta. Si no lo puede hacer y el policía lo registra, entonces es una prueba de su estado etílico.
- Actualmente el castigo para quién maneja en estado de embriaguez, es la detención durante 3 días, el pago de una multa de USD 240 y 10 puntos menos a las licencias de conducir, se debería cambiar, lo anterior por detención de dos meses, el pago de tres salarios básicos y retirarle la licencia por tres meses y 20 puntos menos, en caso de volver nuevamente a cometer las mismas infracciones, cobrarle el doble y retiro de licencia indefinida.
- Para los transportistas de servicio público y privado, una de las reformas que busca favorecer a su sector es la extensión de puntos en la licencia.
- Debería subirse de 30 a 60 puntos a las licencias de conducir, además de debe permitir que se puedan recuperar cada cierto tiempo; esto equivale a fomentar una ley permisiva, al contrario de hacerla más estricta.
- Si una persona no ha tenido nunca una licencia de conducir y está manejando, esa persona debe ser detenida. Actualmente no existe un artículo en la ley que lo juzgue.
- Si existe un accidente de tránsito, y la persona herida queda inhabilitada entre 1-14 días, deba existir una sanción. Actualmente sólo se sanciona a partir de los 15 días
- Si el vehículo está en malas condiciones y no tiene documentos en regla, el policía pueda detener al vehículo. Actualmente solo recibe una notificación para que declare ante el juez.

- Si tan sólo se cumpliría el 50% de la ley actual, no existiría la necesidad de querer reformarla en un 80%.

### **3.7.-REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

#### **3.7.1.- BIBLIOGRAFÍA CITADA**

- ALBAN, G. Ernesto. Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Ediciones Legales, 2007.
- ARMIJOS Patricio; Los delitos de transito; Editorial Legium; Bogotá-Colombia; 2006; Pág. 56.
- BASTIDAS Pablo; Libro de Organizados Formal e Informal; Ediciones La Aurora, Quito-Ecuador, 2007; Pág.98.
- CABANELLAS, Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental. Buenos Aires: Editorial Heliasta, 2004.
- COMPETENCY Smider; Los accidentes de transito y su juzgamiento en el proceso penal; Editorial Intis; Lima-Perú; Pág. 145; 2004.
- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ECUADOR, 2008.
- CORONEL, Trujillo P.; LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, Ecuador.
- GUZMÁN, Aníbal. Diccionario de derecho procesal penal y de términos usuales en el proceso penal. MÉXICO-Porrúa.
- HERRERA Hernán; La capacitación y participación de los conductores en la educación vial; Ediciones Legales; Quito-Ecuador; Pág.321; 2006
- HELBERTH Johnson; Educando a los conductores; Buenos Aires-Argentina. Pág. 145; 2003.
- HOYOS, Arturo. Manual de Derecho Penal del Ecuador, 2007. pág.66, 98.
- LARREA, Juan. “Derecho Penal del Ecuador”. Quito-Ecuador, 2008. pág.88.
- MERTENS Frank; Revista Judicial en materia de transito; Editorial Lexus, Chile; Pág. 121; 1997.
- TORRES CHÁVEZ Efraín, Manual de Practica Penal; Ediciones génesis; Quito-Ecuador; Pág. 154; 1998.

- ZAVALA, Jorge. Derecho, Legislación y Libertad. Editorial Méndez. México, 2007, pág. 62.

### 3.7.2.- BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- MONTESDEOCA, Jaime. Procesos Penal. Quito-Ecuador, 2001, pág.24.
- RAWLS, John. La Justicia como equidad. Editorial Paidós-México, 2004, pág.112.
- VELÁSQUEZ, Fernando. Derecho Penal. Tomo2. Colombia-Bogotá, 2007, pág.78.

### 3.7.3.- LINKOGRAFÍAS

- <http://www.cntttsv.gov.ec/> Comisión Nacional de Transporte Terrestre
- <http://www.tramitesciudadanos.gov.ec/> Trámites Ciudadanos
- <http://www.derechoecuador.com> Revista Judicial
- [http://mef.gov.ec/PROFORMA\\_2008](http://mef.gov.ec/PROFORMA_2008) Base Legal Codificada 2008CNTT
- <http://virgiliohernandez.ec/asamblea> Ley de Tránsito-Reforma
- <http://www.tctelevision.com> Reglamento de Tránsito-Noticias
- <http://asambleanacional.gov.ec/> Ley de Tránsito-Regulación

