

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

MAESTRÍA EN DERECHO Y JUSTICIA CONSTITUCIONAL

**INCONSTITUCIONALIDAD POR LA REVOCATORIA DEFINITIVA DE LA LICENCIA
DE CONDUCIR EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO**

JUAN PABLO MUÑOZ BRAVO

MACHALA

2021



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

**INCONSTITUCIONALIDAD POR LA REVOCATORIA DEFINITIVA DE LA LICENCIA
DE CONDUCIR EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO**

JUAN PABLO MUÑOZ BRAVO

Proyecto de desarrollo

**TUTOR:
IGNACIO DURBÁN MARTÍN**

**MACHALA
2021**

PENSAMIENTO

“El Derecho consiste en tres reglas o principios básicos: vivir honestamente, no dañar a los demás y dar a cada uno lo suyo. Es el arte de lo bueno y lo equitativo.”

Ulpiano

DEDICATORIA

A toda mi familia

Gracias por el apoyo recibido, sin ustedes no lo hubiera logrado

AGRADECIMIENTOS

- Al Dr. Ignacio Durbán Martín, mi tutor en este trabajo de investigación, mi agradecimiento debido a que con su ayuda y dedicación me permitió seguir adelante en esta investigación.
- Al Dr. José Correa, Coordinador de la maestría, su gran gestión permitió culminar con el trabajo de investigación.
- A la Universidad Técnica de Machala, que sigue contribuyendo en la generación de grandes profesionales.

RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA

Los criterios emitidos en este trabajo de investigación sobre “INCONSTITUCIONALIDAD POR LA REVOCATORIA DEFINITIVA DE LA LICENCIA DE CONDUCIR EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO”, así como los contenidos, opiniones, análisis, conclusiones y propuestas son de particular responsabilidad de mi persona, como autor de este trabajo de titulación de la Maestría de Derecho y Justicia Constitucional de la Universidad Técnica de Machala.



JUAN PABLO MUÑOZ BRAVO
C. I. 0704573542

Machala, 29 de junio de 2021

REPORTE DE SIMILITUD DE TURNITIN

INCONSTITUCIONALIDAD POR LA REVOCATORIA DEFINITIVA DE LA LICENCIA DE CONDUCIR EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO

INFORME DE ORIGINALIDAD

6% INDICE DE SIMILITUD	7% FUENTES DE INTERNET	6% PUBLICACIONES	2% TRABAJOS DEL ESTUDIANTE
----------------------------------	----------------------------------	----------------------------	--------------------------------------

FUENTES PRIMARIAS

1	dspace.uniandes.edu.ec Fuente de Internet	3%
2	www.dspace.uce.edu.ec Fuente de Internet	2%
3	vsip.info Fuente de Internet	1%

Excluir citas Apagado Excluir coincidencias < 160 words
Excluir bibliografía Apagado

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

Certifico que el presente trabajo de titulación de Grado de Maestría en Derecho y Justicia Constitucional titulado "INCONSTITUCIONALIDAD POR LA REVOCATORIA DEFINITIVA DE LA LICENCIA DE CONDUCIR EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO", cuyo autor es la Abg. JUAN PABLO MUÑOZ BRAVO, ha sido prolijamente revisado, enmarcado en los procedimientos científicos, teóricos, metodológicos y administrativos promulgados por el Centro de Posgrado de la Universidad Técnica de Machala, razón por la que autorizo su presentación.



IGNACIO DURBÁN MARTÍN

Tutor

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTORÍA

Yo, JUAN PABLO MUÑOZ BRAVO, con C.I. 0704573542, en calidad de Autor del presente trabajo de Titulación denominado "INCONSTITUCIONALIDAD POR LA REVOCATORIA DEFINITIVA DE LA LICENCIA DE CONDUCIR EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO":

- Declaro bajo juramento que el presente trabajo es de mi autoría y que no ha sido previamente presentado en ningún grado o calificación profesional. En consecuencia, asumo la responsabilidad de su originalidad y el cuidado al remitirse a las fuentes bibliográficas respectivas para fundamentar el contenido expuesto, asumiendo la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera EXCLUSIVA.
- Cedo a la UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA de forma NO EXCLUSIVA con referencia a la obra en formato digital los derechos de: **a)** Incorporar la mencionada obra en el repositorio Institucional para su democratización a nivel mundial, respetando lo establecido por la Licencia Creative Commons Atribución- No Comercial – Compartir igual 4.0 Internacional (CC BY NCSA 4.0). La Ley de Propiedad Intelectual del Estado Ecuatoriano y el Reglamento Institucional; **b)** Adecuarla a cualquier formato o tecnología de uso en Internet, así como correspondiéndome como Autora la responsabilidad de velar por dichas adaptaciones con la finalidad de que no se desnaturalice el contenido o sentido de la misma.



JUAN PABLO MUÑOZ BRAVO

C. I. 0704573542

Machala, 25 de junio de 2021

RESUMEN

En sus inicios la ley que regula las actividades de tránsito provenía del verbo legere cuyo significado se asocia a la palabra “escoger” de acuerdo con algunas opiniones, relacionándola con el hecho de que la ley escoge mandando en unas y prohibiendo en otras para que pueda ser de utilidad pública. El tema que es abordado en la presente investigación se relaciona con la importancia que tiene el Artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal, donde se señala expresamente que aquella persona que se encuentre conduciendo un vehículo a motor mientras se encuentra en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten una o más víctimas mortales, recibirá una sanción de pena privativa de libertad entre diez y doce años, revocatoria definitiva de la licencia de conducir. De esta manera el objetivo general de la investigación es: Determinar la inconstitucionalidad por la revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos de tránsito señalados en el Código Orgánico Integral Penal.

La metodología empleada en la presente investigación responde a un modelo cuali cuantitativo, debido a que desde lo cualitativo es posible entender el fenómeno jurídico y las características que éste presenta, mientras que es cuantitativa porque la investigación de campo realizada se recogieron datos que fueron tabulados a partir de una estadística descriptiva. También se emplearon los siguientes tipos de investigación: Bibliográfica, debido a que permitió la fundamentación teórica del tema además la evaluación de diferentes documentos como libros, revistas, informes y otro tipo de documentos que permitió entender mejor el problema de investigación. También se recurrió a documentos legales como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La investigación también fue de campo, debido a que se estableció una muestra de la población de interés para recabar datos que permitan explicarte mejor manera el análisis. Los resultados obtenidos en la investigación demuestran que y la revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos de tránsito, carecen de la legalidad en la pena, tomando como fundamento lo señalado en el artículo 53 del Código Orgánico Integral Penal, que menciona que no debe imponerse penas más severas que las que se encuentran determinadas en los tipos penales que se mencionan en este Código.

Palabras clave: revocatoria, licencia de conducir, inconstitucionalidad, delitos de tránsito, delito culposo.

ABSTRACT

In its beginnings, the law that regulates traffic activities came from the verb *legere* whose meaning is associated with the word "choose" according to some opinions, relating it to the fact that the law chooses by commanding in some and prohibiting in others so that it can be of public utility. The issue that is addressed in this research is related to the importance of Article 376 of the Comprehensive Organic Criminal Code, where it is expressly stated that a person who is driving a motor vehicle while in a state of intoxication or under the effects of narcotic, psychotropic substances or preparations that contain them and cause a traffic accident resulting in one or more fatalities, you will receive a penalty of imprisonment between ten and twelve years, definitive revocation of the driver's license. In this way, the general objective of the investigation is: To determine the unconstitutionality by the definitive revocation of the driver's license in the traffic offenses indicated in the Comprehensive Organic Criminal Code.

The methodology used in this research responds to a qualitative and quantitative model, because from the qualitative it is possible to understand the legal phenomenon and the characteristics that it presents, while it is quantitative because the field research carried out collected data that were tabulated at starting from a descriptive statistic. The following types of research were also used: Bibliographic, because it allowed the theoretical foundation of the subject as well as the evaluation of different documents such as books, magazines, reports and other types of documents that allowed a better understanding of the research problem. Legal documents such as the Organic Law of Land Transportation, Traffic and Road Safety were also used. The research was also in the field, since a sample of the population of interest was established to collect data that allow the analysis to be better explained to you. The results obtained in the investigation show that and the definitive revocation of the driver's license in traffic offenses, lack the legality of the penalty, based on what is stated in article 53 of the Comprehensive Organic Criminal Code, which mentions that no More severe penalties must be imposed than those determined in the criminal offenses mentioned in this Code.

Keywords: revocation, driver's license, unconstitutionality, traffic offenses, culpable crime.

ÍNDICE GENERAL

PENSAMIENTO.....	3
DEDICATORIA	4
AGRADECIMIENTOS.....	5
RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA	6
REPORTE DE SIMILITUD DE TURNITIN	7
CERTIFICACIÓN DEL TUTOR	8
CESIÓN DE DERECHOS DE AUTORÍA	9
RESUMEN	10
ABSTRACT	11
ÍNDICE GENERAL.....	12
ÍNDICE DE FIGURAS.....	14
INTRODUCCIÓN.....	15
CAPÍTULO 1	21
ANTECEDENTES TEÓRICOS.....	21
1.1. Antecedentes históricos.....	21
1.1.1. Evolución de la legislación en materia de tránsito en el Ecuador	21
1.2. Antecedentes conceptuales.....	24
1.2.1. Normas de tránsito.....	24
1.2.2. Infracciones de tránsito	25
1.2.2.3. Delitos de tránsito.....	28
1.2.3. Delitos culposos	29
1.2.5. Revocatoria	32
1.2.6. Consecuencias jurídicas de la revocatoria definitiva de la licencia de conducir	35
1.2.7. Principios procesales de los juicios penales de tránsito	38
1.2.8. Principios constitucionales, derechos y garantías.....	39
1.2.9. Principios de la administración de justicia	40

1.2.10. El dolo y la culpa en materia de tránsito.....	40
1.2.11. Sentencia ejecutoriada.....	41
1.2.12. Vulneración de derechos en los delitos de tránsito.....	41
1.2.13. Control Constitucional.....	42
1.2.14. Acción de inconstitucionalidad.....	42
1.2.15. Efectos de la declaratoria de inconstitucionalidad.....	43
1.3. Marco Contextual.....	44
CAPÍTULO 2.....	47
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	47
2.1. Tipo de estudio o investigación realizada.....	47
2.2. Paradigma o enfoque desde el cual se realizó.....	48
2.3. Población y muestra.....	48
2.4. Métodos teóricos con los materiales utilizados.....	49
2.5. Métodos empíricos con los materiales utilizados.....	51
2.6. Técnicas estadísticas para el procesamiento de los datos obtenidos.....	52
CAPÍTULO 3.....	53
RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	53
3.1. Análisis de los resultados de la investigación.....	53
3.2. Fundamentación jurídica de la propuesta.....	60
3.3. Propuesta.....	60
CAPÍTULO 4.....	63
DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	63
4.1. Discusión de los resultados.....	63
CONCLUSIONES.....	66
RECOMENDACIONES.....	67
BIBLIOGRAFÍA.....	68

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 . Se muestra de acuerdo con la sanción de revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos de tránsito	53
Figura 2. La revocatoria definitiva a la licencia de conducir se convierte en una sanción perpetua cuando en un delito de tránsito ya paga una pena.....	54
Figura 3. La revocatoria definitiva a la licencia de conducir es desigual por afectar el derecho a desarrollar sus actividades económicas de forma individual.....	54
Figura 4. La revocatoria definitiva de la licencia de conducir al ser una sanción perpetua vulnera los derechos, una vez que se ha cumplido con la pena privativa de la libertad.	55
Figura 5. La licencia de conducir para muchas personas es su sustento económico, y el hecho de ser condenado por un delito de tránsito no implica que de por vida se le niegue el derecho a conducir un automotor después de cumplir con la pena impuesta por la autoridad correspondiente.....	56
Figura 6. Existe la figura jurídica de revocatoria definitiva de la licencia de conducir dentro de las penas no privativas de la libertad en el Art. 60 del Código Orgánico Integral Penal	57
Figura 7. La revocatoria definitiva de la licencia de conducir carecen de legalidad en la pena, que aquellas no serán más severas que las determinadas en los tipos penales y quedan proscritas las penas indefinidas.	58
Figura 8. La revocatoria definitiva de la licencia de conducir restringe el contenido de los derechos constitucionales en afectación a la seguridad jurídica.....	58
Figura 9. Es necesario proponer una reforma jurídica en el Art. 376 del Código Orgánico Integral Penal, con respecto a la revocatoria de la licencia de conducir en los delitos culposos de tránsito sea por el tiempo de la condena o sanción penal	59

INTRODUCCIÓN

Los medios de transporte han resultado clave para el desarrollo y la evolución del hombre y sus actividades, siendo también indispensables para la movilización y la comunicación. Con el desarrollo de este medio de transporte se presentó la necesidad de establecer leyes para la seguridad vial y garantías ya sea para los transeúntes como para los conductores. En sus inicios la ley que regula las actividades de tránsito provenía del verbo *legere* cuyo significado se asocia a la palabra “escoger” de acuerdo con algunas opiniones, relacionándola con el hecho de que la ley escoge mandando en unas y prohibiendo en otras para que pueda ser de utilidad pública.

El tema que es abordado en la presente investigación se relaciona con la importancia que tiene el Artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal, donde se señala expresamente que aquella persona que se encuentre conduciendo un vehículo a motor mientras se encuentra en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten una o más víctimas mortales, recibirá una sanción de pena privativa de libertad entre diez y doce años, revocatoria definitiva de la licencia de conducir. Tomando este último punto, es conveniente mencionar que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir, es una sanción perpetua, debido a que el procesado y acusado ya pago a la sociedad por el cometimiento del delito de tránsito, no existe un fundamento jurídico para que el legislador haya establecido de manera parcial en esta disposición el cumplimiento de una sanción perpetua, que puede ser desigual en los diferentes contextos en el que ocurra el hecho del delito, y que termina afectando a los derechos de la persona acusada.

Antes de continuar con la siguiente presentación es conveniente definir a la revocatoria definitiva de la licencia de conducir, que de acuerdo con la Agencia Nacional de Tránsito (2019) se trata de un trámite que está orientado a la revocación de la licencia de conducir cuando se presenta incapacidad física y mental, donde la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) por medio de la delegación encabezada por el Director Ejecutivo Nacional a la Dirección de Secretaría Nacional revocan las licencias cuando, después de haber llevado a cabo los exámenes correspondientes lleguen a determinar la existencia de incapacidad física o mental del titular de la licencia de conducción; también se llevará a cabo esta acción cuando se hayan perdido todos los puntos de la licencia en más de cuatro ocasiones, y en los demás casos que señale la ley. La revocatoria de la licencia

de conducir es competencia de los Jueces de Tránsito, Jueces de Contravenciones o por aquellos responsables de las unidades administrativas, de acuerdo con cómo se presente el caso.

De acuerdo con el contexto señalado, el problema científico responde a la siguiente pregunta: ¿Cómo incide la sanción de revocatoria de la licencia de conducir en los delitos de tránsito en las garantías constitucionales? La delimitación del objeto de estudio son los Delitos de Tránsito, con respecto a las causas que originan las causas del problema, se encuentran las siguientes:

- La revocatoria definitiva a la licencia de conducir, por este delito es una sanción perpetua, pues si el procesado y acusado ya pagó a la sociedad el delito culposo cometido con la prisión de hasta doce años, no hay fundamento jurídico para que el legislador haya establecido parcialmente en esta disposición una sanción perpetua, siendo desigual en su contexto, que afecta los derechos civiles del acusado.
- Existen muchas personas que la licencia les sirve de sustento económico, y el hecho de ser condenado por un hecho culposo no implica que de por vida se le niegue el derecho a conducir un automotor después de cumplir con la pena impuesta por el tribunal o juez correspondiente.
- La revocatoria definitiva a la licencia de conducir una sanción que carece de legalidad jurídica.

De esta manera el objetivo general de la investigación es: Determinar la inconstitucionalidad por la revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos de tránsito señalados en el Código Orgánico Integral Penal.

Los objetivos específicos son los siguientes:

- Analizar la inconstitucionalidad de la revocatoria definitiva de la licencia de conducir determinado para los delitos de tránsito.
- Determinar las consecuencias jurídicas que conlleva la revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos de tránsito.
- Proponer la reforma legal del Art. 376 del Código Orgánico Integral Penal, con respecto a la revocatoria de la licencia de conducir en los delitos de tránsito sea por el tiempo de la condena o sanción penal.

El campo de acción de la presente es el Derecho Constitucional.

Con respecto a los antecedentes de la Ley de Tránsito, esta fue creada en el año de 1963, cuyo objetivo era el de llevar a cabo un proceso que permita juzgar las infracciones de tránsito que se cometieron dentro del Ecuador, estas fueron clasificadas en infracciones en delito y contravenciones. A partir de esta tipificación que evolucionó a lo largo del tiempo, fueron creados los juzgados de tránsito, los cuales ejercían la administración de justicia en una sola audiencia oral p de juzgamiento. Luego, para el año de 1996 fue publicada en el Registro Oficial No. 1002, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, a la cual se le realizaron varias reformas, además que de acuerdo al análisis realizado a la Ley, esta presentaba variedad de disposiciones que eran contradictorias e inconsistentes con el ámbito jurídico.

En el año 2008 fue expedida la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual fue producto de análisis donde se detallaba que la anterior ley no organizaba, regulaba o controlaba la actividad del transporte terrestre, la evidencia de una proliferación de operadores de transporte sin ningún orden, se identificaba la ineficiencia en la determinación de funciones y responsabilidades de los organismos que intervienen en las actividades relacionadas con el transporte terrestre, además de que se determinó que hasta esa fecha en el Ecuador no habían sido dictadas políticas para que se garantice a los estudiantes la seguridad en la movilidad.

Para el año 2009 a través de Decreto Ejecutivo No. 1738 fue expedido el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la adecuada planificación de la Ley. El mencionado reglamento experimentó una reforma en el 2010. Mientras que para el 2010 fue expedido el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, donde quedan visibilizadas las competencias exclusivas que son otorgadas por la Constitución, hacia los Gobiernos Autónomos Descentralizados cantonales, entre las que se encuentran la planificación, regularización y control del tránsito y transporte terrestre. Para el año 2011 fue expedida la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En cuanto a los antecedentes conceptuales, la revocatoria de la licencia de conducir se refiere a la derogación de este documento, siendo considerada indefinida por la ley debido a que se da por terminado el documento, el mismo que servía como habilitante para que el ciudadano conduzca algún tipo de vehículo, por lo que a partir de la

revocatoria ya no podrá hacerlo. En cuanto a las sanciones no privativas de la libertad se establece la suspensión de la licencia de conducir. Esta se presenta como una medida temporal, porque se refiere a la interrupción y detención del documento, que es impuesta para ciertos delitos y contravenciones de tránsito, entre los que se encuentran el haber infringido el deber objetivo de cuidado y como he hecho se impone esta medida como un castigo por la acción cometida referente a un delito de tránsito. El presente trabajo argumenta que si una persona hace sanciona con la revocatoria definitiva de la licencia de conducir se están vulnerando sus derechos.

En la Constitución de la República del Ecuador, vigente desde el año 2008, se reconoce al Estado como un estado de derechos y justicia, donde fue incorporado la importancia de valorar, cumplir y respetar tanto los derechos como los principios constitucionales, de esta manera el derecho penal en el ámbito de tránsito, debería tomar en cuenta las posiciones actuales penales, donde el fin del Estado no es sinónimo de infundir miedo ni tampoco de endurecimiento de las penas, llegando al grado de vulnerar los derechos de los procesados. Resulta necesario buscar la restitución integral en afectación de los bienes jurídicos, siendo indispensable dejar atrás al positivo penal, que tenía como propósito establecer sanciones drásticas a quienes resultaban responsables del cometimiento de un delito de tránsito.

Las variables de la investigación son las siguientes:

Variable independiente: Revocatoria definitiva de licencia de conducir, qué significa que la persona no podría volver a manejar en su vida debido a que la revocatoria es definitiva, esto también puede equipararse a que la persona pierde sus privilegios para manejar de forma indefinida, lo que también puede terminar afectando sus derechos.

Variable dependiente: Delitos de tránsito, se conoce como delito de tránsito al comportamiento que tuvo una persona, ya sea por su propia voluntad o por imprudencia, resulta contrario a lo establecido en la ley, por lo tanto puede ser calificada como una conducta antijurídica, implicando una violación a las normas que se encuentran vigentes, haciendo que la persona culpable se merezca un castigo o una pena, realiza una vez que la conducta se adapta al tipo penal será sometida a criterios de culpabilidad y responsabilidad ejerciendo la potestad de administrar un castigo que resulte justo al cometimiento del delito (Moreno, 2016).

La metodología empleada en la presente investigación responde a un modelo cualitativo, debido a que desde lo cualitativo es posible entender el fenómeno jurídico y las características que éste presenta, mientras que es cuantitativa porque la investigación de campo realizada se recogieron datos que fueron tabulados a partir de una estadística descriptiva. También se emplearon los siguientes tipos de investigación: Bibliográfica, debido a que permitió la fundamentación teórica del tema además la evaluación de diferentes documentos como libros, revistas, informes y otro tipo de documentos que permitió entender mejor el problema de investigación. También se recurrió a documentos legales como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La investigación también fue de campo, debido a que se estableció una muestra de la población de interés para recabar datos que permitan explicarte mejor manera el análisis.

En el transcurso del estudio, se emplearon los siguientes métodos: inductivo-deductivo, analítico-sintético e histórico-lógico. Desde los cuales se analizaron los distintos casos que se presentan en delitos de tránsito cuando es revocada la licencia, también permitió determinar los componentes de los delitos de tránsito así como las sanciones que son aplicadas y por último se pudo determinar la evolución de las distintas sanciones que se han presentado en las infracciones de tránsito, el alcance de esta, la vigencia de la legislación, entre otros datos importantes. Como instrumento de recolección de la información se diseñó un cuestionario el mismo que fue dirigido hacia Jueces de las Unidades Judiciales de Tránsito y abogados que se encuentran en libre ejercicio en la ciudad de Machala.

Los resultados obtenidos en la investigación demuestran que y la revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos de tránsito, carecen de la legalidad en la pena, tomando como fundamento lo señalado en el artículo 53 del Código Orgánico Integral Penal, que menciona que no debe imponerse penas más severas que las que se encuentran determinadas en los tipos penales que se mencionan en este Código. El tiempo de duración de la pena debe ser determinado. Quedando proscritas las penas indefinidas. La revocatoria indefinida de la licencia de conducir afectan a los derechos de la persona por lo tanto se encuentra contrario a lo que se especifica en el artículo 11 numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador, dónde queda establecido que ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni las garantías constitucionales, afectando la seguridad jurídica, misma que se encuentra garantizada en el artículo 82 de la norma constitucional, donde se expresa claramente que éste se

encuentra fundamentado el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

El trabajo aquí presentado se encuentra estructurado de la siguiente forma:

En el capítulo 1 se hace referencia a los antecedentes teóricos, analizando la evolución histórica del problema de investigación su objeto y campo. Luego se exponen los antecedentes conceptuales y contextuales del trabajo de investigación.

En el capítulo 2 se presenta la metodología, tipo de investigación, métodos, instrumentos y análisis e interpretación de los datos.

En el Capítulo 3, se analizan los resultados obtenidos de la investigación y a partir de ellos se lleva a cabo un aporte práctico.

En el capítulo 4 se refiere a la discusión de los resultados de la investigación.

CAPÍTULO 1

ANTECEDENTES TEÓRICOS

En el presente capítulo se presentan los antecedentes teóricos que le dan sustento a la investigación, de esta manera se analizan desde el ámbito histórico, conceptual y contextual.

1.1. Antecedentes históricos

1.1.1. Evolución de la legislación en materia de tránsito en el Ecuador

Las leyes de tránsito llegan a constituirse en una parte muy importante en gran parte de las ciudades, estando entre sus principales objetivos la mejora de la seguridad vial y la educación de los malos conductores, diversas investigaciones ponen en evidencia que la mayoría de los individuos acatan las leyes de tránsito, mientras que por otro lado existe grupos de individuos que no obedecen la leyes y que incluso son sancionadas por el cometimiento de delitos de tránsito (Cohen, 2017). El ser humano desde sus inicios se ha caracterizado por su movilidad, en la historia está registrado que los primeros habitantes eran nómadas y por lo tanto siempre se encontraban en constante movilización. Entre los primeros medios de transporte se encontraban los animales de carga, después con la intensificación de la agricultura, surge el comercio, y siguiendo la evolución de la historia surgen las guerras, el invento de los carruajes y la construcción de carreteras (Trillo, 2014).

Con el incremento de la necesidad de movilizarse, se dio lugar a la aparición de otros medios de transporte como el ferrocarril y los vehículos, que le permiten al hombre movilizarse, con el paso de los años y la evolución de la industria sumado al crecimiento de las ciudades, la circulación en las ciudades empezó a presentarse de forma problemática en todo el mundo. Al convertirse en un problema de gran complejidad, producto de la movilización masiva de las personas, surgió la necesidad de que sea regulado a partir de normas específicas, donde queden establecidos los lineamientos jurídicos que permitan el desarrollo normal de estas actividades.

En cuanto a la evolución de la ley de tránsito en el Ecuador, fue en octubre de 1963 cuando se expidió la Ley de Tránsito que fue creada por la Junta Militar del Gobierno de esa época, esta ley se encontraba compuesta de 111 disposiciones, las cuales se encontraban divididas y contenidas en dos Libros, los que recibían el nombre de “Ley

de Tránsito” y el de “Infracciones de Tránsito”. Luego en el año de 1965 la Junta Militar de Gobierno, donde se acordó realizar la publicación de una nueva Ley que sería mayormente ampliada y donde quedaría definida de mejor manera la previsión, control, juzgamiento y la sanción de contravenciones y delitos de tránsito y más incidencias que se relacionan con el transporte.

En el mismo año, la Junta Nacional de Tránsito, el que es el máximo organismo de control del Tránsito y Transporte Terrestre, lleva a cabo una comisión especial para la revisión y planteamiento de reformas hacia la Ley de Tránsito que se encontraba vigente en dicho año, pero que no pudo llevar a cabo, debido a que la Junta fue cesada del ejercicio de sus actividades por la Junta Militar, pero alcanzó a emitir un decreto por las fuertes presiones sociales. Esta ley se encontraba compuesta por tres libros los cuales en su contenido consideraban, en su primer libro, que se titulaba Parte General relativo a la Ley, a los organismos y autoridades de tránsito, el segundo que indicaba las infracciones y las penas, y el tercero en concordancia con la parte procesal.

Esta Ley recibió el nombre de “Ley de Tránsito y Transporte” la misma que reemplaza a la Junta Nacional de Tránsito por el Consejo Nacional de Tránsito y que luego adoptó el nombre de Consejo Superior de Tránsito, convirtiéndose en el organismo rector del Tránsito y Transporte Terrestre Nacional. Para el año de 1971 durante la presidencia del Dr. José María Velasco Ibarra se llega a reformar la denominada Ley de Tránsito y Transporte, sin que se observen grandes cambios en lo que respecta a la parte sustantiva y adjetiva, sino que todas las reformas planteadas fueron dirigidas al ámbito administrativo y donde la dirección y coordinación del tránsito les fueron adjudicadas a la Policía Nacional. En este sentido, les fueron aminoradas competencias a los organismos que dependían del Consejo Nacional de Tránsito, el cual era considerado por muchas personas como un organismo que presentaba grandes deficiencias. Durante este periodo la reforma de mayor significado fue la subordinación de jueces y fiscales y otros empleados de Tránsito a la Función Judicial, los mismos que luego deberían encontrarse bajo regulación de la Ley Orgánica de la Función Judicial.

Al siguiente año, es decir en 1972 se produce una nueva reforma a la Ley de Tránsito y Transporte donde fue cambiada la denominación de un importante organismo, de esta manera, el Consejo Superior de Tránsito paso a denominarse Consejo Nacional de Tránsito, siendo también necesario mencionar que la Policía Nacional fue separada del organismo responsable de la administración de tránsito. Otro hecho que se registra con la reforma es el aumento del número de integrantes y de los Consejos Provinciales de

Tránsito, lo que fue visto como el incremento de la burocracia en estos organismos, lo que se traducía en un aumento de la inoperancia de la administración de tránsito en el Ecuador. Una vez caída la Presidencia de Velasco Ibarra e instaurado el Consejo Supremo en el año de 1979, la Ley de Tránsito experimenta otra reforma, ahora especialmente en lo que respecta a los aspectos procedimentales, pero que en realidad no tuvieron amplia vigencia como resultado de que fueron derogadas por el siguiente gobierno. Para el año de 1981 fue expedida una nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, la misma que se encontraba conformada por 201 disposiciones, las cuales se subdividían en 13 capítulos.

En el primer capítulo se analizaba los “preceptos fundamentales” con referencia al Tránsito y Transporte Terrestre, donde se llegaba a definir al tránsito como aquella circulación ya sea de personas, animales y vehículos, mientras que al transporte se lo conceptualizaba como la actividad que contribuye al traslado de personas y bienes. Se presentaba a lo anteriormente mencionado como el objetivo de la ley, además de que quedaban especificadas las normas que permitían la organización, planificación, reglamentación y control y por lo tanto, su objeto se refiere especialmente a la prevención de accidentes y el juzgamiento de las infracciones de tránsito en general. Ha sido muy analizado el hecho de que esta ley presentaba varias falencias, específicamente en los temas de prevención de accidentes de tránsito, en la preservación del patrimonio vial y en lo concerniente al parque automotor, así como también se observaba la ausencia de medidas destinadas a la disminución de la contaminación ambiental como consecuencia del uso de vehículos, ni tampoco se evidenciaba regulaciones para el tránsito de personas o de animales.

Para el año de 1986 fue publicada la Ley de Congelación de Multas de las Contravenciones de Tránsito, la cual se configura en un elemento que aumentaba el caos y el desorden que era común en aquella época. Debido al rápido crecimiento del Tránsito y el Transporte, en el país fueron creadas diversas situaciones que se presentaban conflictivas debido a la ausencia de un instrumento jurídico moderno que permitía regularlas. De esta manera, en el año de 1996 el Congreso Nacional elaboró una nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, esta ley recibió innumerables críticas sobre su aplicabilidad, esto a pesar de que eran evidentes las mejoras con comparación con la Ley que anteriormente se encontraba vigente.

En el año 2008 junto con la Asamblea Nacional Constituyente fue elaborada la nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y que actualmente se encuentra en vigencia con

el nombre de Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, la misma que se encuentra estructurada con 240 artículos, 21 disposiciones generales, 17 disposiciones transitorias y 3 disposiciones legales. En esta ley constan algunas disposiciones novedosas como la seguridad vial, la penalización de puntos a las licencias de conducir, las multas hacia los peatones y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito entre otras, pero lamentablemente permanecían ciertas falencias que eran común en las anteriores leyes como es el caso de la tipificación de delitos y en muchos no brinda atención a la gravedad de las consecuencias que generan los delitos o las contravenciones de tránsito para aquellas las víctimas directas de la conducta infractora como también para la sociedad en general.

1.2. Antecedentes conceptuales

A continuación se presentan los antecedentes conceptuales de la investigación, los mismos que contribuyen a incrementar el conocimiento teórico y del contexto de las variables e indicadores relacionados con el problema de investigación. Los conceptos conducen a un mayor entendimiento del tema tratado y a configurar la interpretación que tendrían los resultados de la investigación.

1.2.1. Normas de tránsito

La norma jurídica es una regla que ordena el comportamiento humano, y del cual surge el proceso de autoridad que se encuentran reconocidos como legítimos en un momento y territorio determinado. Esta orden del comportamiento debe ser dictada por la autoridad correspondiente y ser realizada en conformidad con un criterio de valor existente en una sociedad y en cuyo caso de incumplirse puede llevar a que se genere una sanción. Las normas por lo general imponen deberes y otorgan derechos.

El uso de los automóviles sigue creciendo día a día desde su invento, siendo la razón principal por la que en algún momento de la historia se pensó que era indispensable la creación de leyes de tránsito. La sociedad en su estructura fundamental implementa reglas de conducta humana que ofrece regulación a las actividades que llevan a cabo los individuos dentro de su territorio, con el propósito de tener un ajuste sobre el accionar de las personas, apegado a un adecuado conjunto de normas que aplicadas de forma debida tienen como propósito el control social y la ejecución de los fines pertenecientes a la sociedad en general (Villalba, 2021). Bajo el contexto de lo expuesto, las normas de tránsito son el conjunto de disposiciones, protocolos y señales que se encargan de regir la interacción existente entre los vehículos y los transeúntes de acuerdo a como lo dispone la legislación de cada país.

Como sucede en gran número de normas, tiende a la universalización, pero también pueden diferir en gran medida de un caso particular a otro. Respetar las normas de tránsito es de carácter obligatorio para cualquier conductor o cualquier transeúnte que viva en el país debido a que tiene el rango de ley. Que la norma sea respetada, contribuye la fluidez y armonía del tránsito que puede incluso ser agobiante, sino el que no se pierdan vidas y patrimonios naturales. En gran parte de los países la policía de tránsito, vial, entre otros nombres son los encargados de vigilar su cumplimiento.

1.2.2. Infracciones de tránsito

Es importante conocer la definición de infracción de tránsito de manera general, de esta manera, se conoce como infracción a la transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado, es una denominación genérica de todo lo punible, ya sea esto un delito o una falta (Cabanellas, 2003). En esta definición se habla principalmente de que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte de la persona que viola la ley y que esta es vigente para todos los ciudadanos sin distinción. Todas las personas que cometan una infracción son responsables y por lo tanto deben incurrir en las penas correspondientes a esto y por lo tanto ese comportamiento debería ser sancionado por la infracción cometida y la obligación que tienen de pagar los daños y los perjuicios que se ocasionaron.

Cumplir las normas y sancionar a quienes se salen de los parámetros establecidos es fundamental debido a que en la actualidad, a través de la modernización de la humanidad y el incremento del transporte a nivel terrestre, los riesgos de los individuos puedan sufrir un accidente de tránsito también ha aumentado en gran medida. Como medida para frenar esta problemática, los países han implementado de forma gradual varias regulaciones, campañas de concientización y técnicas de educación para mejorar el tránsito y el transporte, pero desde el año 2007 las lesiones, traumas y muertes por accidentes de tránsito son realmente alarmantes.

La Organización Mundial de la Salud ha emitido varios informes, en la investigación realizada en el año 2015, se afirma que aproximadamente 1,24 millones de personas mueren todos los años en accidentes de tráfico público alrededor del mundo, siendo los países de ingresos medios quienes poseen la tasa de mortalidad más alta. De acuerdo con Durán (2016) son precisamente los conductores que son infractores frecuentes, los que terminan cometiendo este tipo de delitos, debido a que diversos estudios demuestran que este tipo de conductores cometieron dos o más infracciones durante un año, llegando a convertirse en infracciones con gran riesgo para la seguridad vial. De

acuerdo con Belgin, Er, & Sümer (2017) varias investigaciones han evidenciado que varios son los factores que desempeñan un papel significativo en la predicción de accidentes de tránsito, entre los que se encuentra el género, la edad, las habilidades, el estilo que demuestran al conducir, características de la personalidad y los factores motivacionales.

Las infracciones, debido a que son un quebrantamiento de la ley, generan multas. En el Ecuador, de acuerdo a los datos presentados por Agencia Metropolitana de Tránsito de Ecuador (AMT) las multas de tránsito más frecuentes son las siguientes:

- Exceder los límites de velocidad.
- Irrespetar a los agentes de tránsito o a las señales de tránsito.
- Estacionar los vehículos en sitios no permitidos.
- No hacer uso del cinturón de seguridad.
- Conducir sin portar la licencia de conducir.
- No haber realizado el traspaso del vehículo.
- Hacer uso del celular al momento de conducir.
- Conducir un auto sin placas.
- Hacer uso de la bocina en exceso.
- No respetar los horarios de restricción vehicular.

En el año 2020 se multaron un promedio de 2.346 por mes por mal uso de la Zona Azul en la ciudad de Quito, mientras que las infracciones viales suman más de 193 millones de dólares, desde el año 2014. Gran parte de las infracciones no pagadas están relacionadas con los excesos de velocidad, con las personas que manejan en estado etílico, desobedecen a los agentes de tránsito o no portan los documentos. Aproximadamente 129.849 personas fueron multadas por no utilizar el cinturón de seguridad. La AMT hasta abril del año 2020 se habían llevado a cabo 3.408 operativos viales, específicamente durante la emergencia sanitaria fueron retenidos 1.541 vehículos.

1.2.2.1. Tipos de infracciones de tránsito

Las leyes de tránsito de los diferentes países pueden clasificar los tipos de infracciones en cuenta a la falta cometida. En el Ecuador, las infracciones de tránsito corresponden a dos categorías:

- a. Contravenciones de tránsito.

b. Delitos de tránsito.

Ambas clasificaciones se constituyen en las acciones u omisiones culposas que se producen en el ámbito del transporte y la seguridad vial, además de ser juzgadas y castigadas de acuerdo con como se presente la gravedad del caso. De acuerdo con Pazmiño (2019) un gran número de conductores y peatones no respetan la normativa que se encuentra vigente para transitar por las vías, tampoco existe respeto hacia las señales de tránsito, lo mencionado son elementos de obligatoria observancia para de esta manera evitar accidentes de tránsito y el cometer infracciones. Es precisamente la inobservancia en materia de tránsito el detonante más común para aquellos factores de riesgo que son desconocidos por la población y los legisladores tengan como consecuencia el incremento de infracciones.

Algunos estudios recogidos por Pazmiño (2019) analizan la importancia de actuar sobre el nivel de riesgo percibido por los conductores que por sobre el nivel de riesgo técnico que es calculado a través de valoraciones estadísticas. Esto se deduce del hecho de que al parecer el comportamiento de los conductores se encuentra condicionado por los mecanismos de compensación del riesgo, las políticas de seguridad vial deben aplicar medidas que ayuden a aumentar la percepción existente de los riesgos de tránsito por parte de los conductores, esperando que estos utilicen su vehículo se vehículo y conduzcan de una forma menos arriesgada.

Volviendo a los tipos de infracciones de tránsito, a continuación se detallan cada una de ellas.

1.2.2.2. Contravenciones.

Son un tipo de infracción penal, la misma que difiere de los delitos por la naturaleza que presenta (Cárdenas, 2021). De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, se refiere a la acción y efecto de contravenir, mientras que contravenir es obrar en contra de lo que esta mandado. Para Cabanellas (2003) la contravención es la falta al no cumplir lo ordenado, es la transgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En cuanto al aspecto penal, el mencionado autor indica que dentro de los ordenamientos como el francés, se llega a establecer como una división tripartita de las infracciones penales, entre los que se encuentran: crímenes, delitos y contravenciones, siendo la más leve el quebrantamiento de las ordenanzas municipales o reglamentos de policía y que son reprimidos con penas que pertenecen por lo general a un carácter administrativo.

Quinchuela (2014) menciona que para definir a la contravención de tránsito es importante poner en consideración que las contravenciones se llegan a producir al igual que los delitos, por cuatro formas de culpa fundamental como lo son: negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las leyes y reglamentos, pero es importante acotar que las contravenciones de tránsito por su naturaleza tienen sus propias tanto en la comisión como en su juzgamiento, y no es la pena donde se establece la diferencia, sino que esta se sustenta en que las contravenciones son actos distintos con resultados distintos, por lo que, el mencionado autor considera que las contravenciones de tránsito son pequeñas irregularidades de la conducta que vulneran o que ponen en un inminente peligro tanto a las personas que hacen uso de la red vial, como a aquellas personas, lugares y bienes que son susceptibles de este desplazamiento, en otras palabras, al referirse a contravenciones de tránsito es importante hacer referencia al irrespeto a la Ley y al reglamento.

1.2.2.3. Delitos de tránsito

La circulación de los vehículos propone nuevos retos al derecho penal, especialmente porque en los últimos años, donde el tema viene captando mucha atención tanto a nivel nacional como internacional debido a uno de los aspectos más negativos que son las impactantes cifras de muertos y heridos que se encuentran asociados a la circulación de los vehículos y que ponen en evidencia una situación preocupante (Vargas & Castillo, 2014). Bajo este contexto es importante entender que los delitos de tránsito con resultado de muerte son involuntarios, es decir, son delitos culposos, por lo tanto, no existe dolo o intención de causar daño, sino que se trata de accidentes (Galarza, 2018).

Para Gallat (1995) el delito de tránsito es un acontecimiento fortuito que ocasiona un daño, este puede ser resultado de un hecho de la naturaleza o de un acto del hombre, que tiene consecuencias jurídicas, aunque es preciso acotar que no es responsabilidad de tipo voluntario debido a que no es imputable a la voluntad del agente, ni siquiera en lo que respecta a su aspecto de descuido o negligencia. En materia de tránsito todo delito es considerado como culposo debido a que son conductas causadas por violación del deber objetivo de cuidado, en otras palabras, estos delitos son causados por no cumplir las normas básicas de comportamiento vial a las que se encuentran obligados todos los usuarios de las vías, así sean conductores o peatones que ocasionen peligro y perjuicio al entorno vial y por lo tanto se pone en peligro la integridad física y la vida de los pasajeros o peatones. De esta manera los delitos de tránsito se refieren a las acciones u omisiones culposas que se generan tanto en el transporte terrestre como la seguridad vial (Rojas, 2019).

Los que queda claro es el hecho de los delitos de tránsito se encuentran relacionadas con aquellas conductas que son consideradas penalmente relevantes, de acuerdo con lo que se encuentra estipulado en el artículo 25 del Código Orgánico Integral Penal (2014). Guambo, Navarro, Cangas, & Iglesias (2020) citando a (Bramont, 1997) mencionan que el tipo penal como sustantivo, se refiere a la descripción de una conducta a la que se le asigna una pena, mientras que la tipicidad, como un objetivo, se refiere a la característica de una determinada conducta de ser adecuada a la descripción del tipo. El delito de tránsito no se refiere al daño intencional hacia alguien, por lo no es premeditado ni tampoco planeado. Al momento del cometimiento del delito de tránsito, el significado que tenía cambia y se vuelve deliberado, premeditado y planificado, convirtiéndolo en un delito doloso, por lo que su conocimiento en las citadas condiciones ya no le correspondería al Juez Penal Común, hoy en día es el Juez de Garantías Penales.

1.2.3. Delitos culposos

El delito culposo puede ser definido tal y como se lo realiza en el Código Orgánico Integral Penal, donde en su artículo 27 dice textualmente: “Culpa. - Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código” Mientras que, de acuerdo con la doctrina Villanueva (2004) ofrece un concepto en su libro sobre la culpa, donde indica que la culpa tiene sus bases como concepto en la previsibilidad, que se encuentra vinculada con un vicio de voluntad, donde se omite de forma voluntaria aquello que debió ser previsto con anterioridad.

Por otra parte, Tarrío (2004) habla sobre la tipicidad de los delitos culposos y ofrece tres elementos indispensables para conocer más a fondo esta clase de delitos: la acción, el resultado y la imputación. Al mencionar a la acción se hace referencia a que no existe una diferencia en la acción de los delitos culposos y dolosos en lo que se refiere al ejercicio de la actividad final, sino que se diferencian en la estructura de los delitos culposos, la actividad final tiene un objetivo que no es relevante al derecho penal, pero aún así, hace referencia a un tipo de daño a un bien jurídico que se encuentra protegido debido a que no se cumplió con el objetivo jurídico de cuidado.

El resultado en los casos de delitos culposos es complejo de evaluar, por lo tanto, dogmáticamente se espera que solo sean castigadas aquellas conductas imprudentes cuando se lleva a cabo un resultado prohibido. Con respecto a la imputación objetiva

del resultado, esta existe cuando hay la acción violatoria del deber objetivo de cuidado y el resultado, es decir, que la imputación objetiva del resultado se da cuando se realiza la acción de manera prudente y no existió el resultado, concluyendo que no se dará la tipicidad si el autor respeta el deber objetivo de cuidado aún a pesar de que el resultado ocurra. Para Mayer & Vera (2018) es importante partir de la base de que la imputación objetiva, de los delitos culposos, llega a reconocer dos momentos o niveles que son posteriores al examen de la causalidad, de esta manera, en primer lugar es preciso analizar la imputación objetiva de la conducta, lo cual implica necesariamente establecer si esta llegó a crear un riesgo jurídico desaprobado para el bien jurídico, en segundo lugar es necesario examinar si el riesgo creado fue concretado en el resultado lesivo.

Es evidente que las vidas humanas se encuentran protegidas por la protección jurídica superior del derecho penal occidental y por lo tanto, se encuentran incluidas en los más relevantes documentos legales de los derechos humanos. Mientras que por el otro lado se ha determinado que en lo que se refiere a la muerte violenta, la incidencia del homicidio es la más alta al ser comparada con el homicidio intencional o lesión personal, el autor decide realizar la conducta prohibida por la ley, es decir, aquella conducta que se encuentra fuera de las normales obligaciones relevantes. El autor que comete este tipo de delito encuentra sustento en el supuesto que llevó a la prohibición de la conducta, conocía sobre el proceso causal que desencadenó su conducta, generaría incertidumbre sobre el patrimonio legal, la vida o la salud de la persona. Concluyendo con lo expresado, se afirma que es lo contrario, los autores de las muertes negligentes o que hayan provocado lesiones de la misma naturaleza no llegan a entender de forma plena todas las dimensiones típicas de la injusticia y que se encuentra asociada a sus acciones, sino que han cometido errores al respecto (Contreras, 2018).

1.2.4. Sanciones por delitos de tránsito

El tráfico vehicular es un tema que ha captado gran relevancia en los últimos años, especialmente por su relación con el desarrollo social contemporáneo, y aunque sus beneficios son indiscutibles, también es necesario considerar que tiene un aspecto negativo representado en el gran número de muertes y lesiones como consecuencia del tránsito de los vehículos y la agresividad con la que conducen algunas personas, siendo un tema de amplia atención tanto a nivel nacional como internacional (Vargas & Castillo, 2014). Son varios los factores que pueden influir en el cometimiento de delitos de tránsito, en este sentido, se ha recalcado como un ejemplo, que la ley asume que el consumo de alcohol pone en grave riesgo a la seguridad de las personas en el sistema

de transporte, por lo tanto no se encuentran en la capacidad de circular por la red vial sin que se vea afectada su vida, su salud o su propiedad.

Este ejemplo demuestra que el compromiso que adquieren los individuos es muy serio y por lo tanto son indispensables las sanciones penales, es decir este tipo de acciones deben ser consideradas delitos, debido a que ningún otro medio extrajudicial o cualquier otra rama de derecho no sería suficiente para ofrecer protección (Cabezas, 2010). De acuerdo con lo mencionado se puede inferir que los riesgos que se asocian al tráfico vehicular necesitan del desarrollo de una diversidad de instrumentos regulatorios tanto a nivel legal como no legal y se dirigen a establecer medidas estándar de seguridad que puedan ser aplicados a los individuos que intervienen en el tráfico vehicular. De acuerdo con Mayer & Vera (2018) entre las medidas que sancionan este tipo de delitos se encuentran aquellas que buscan regular el comportamiento de los conductores profesionales, conductores no profesionales y los peatones; se suman también aquellas que se refieren al transporte público, seguridad vehicular y vial.

1.2.4.1. Sanciones en los delitos culposos de tránsito

Como ya se había manifestado, en lo que corresponde a materia de tránsito, todo delito es considerado como culposo, debido a que son conductas causadas por la violación del deber objetivo, en otras palabras, son delitos que son causados por no cumplir las normas básicas de comportamiento vial a las que se encuentran obligados todos los ciudadanos que usan el sistema vial, ya sea en carácter de conductor o de peatón que causen graves peligros y perjuicios a la vida de los peatones y pasajeros, siendo los delitos de tránsito cometidos por acciones u omisiones culposas que se generan en el transporte terrestre y la seguridad vial.

Es en el Código Orgánico Integral Penal donde se determinan los siguientes delitos culposos de tránsito, específicamente en el artículo 376 se establece el delito de muerte causada por un conductor en estado de embriaguez o que se encuentre bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, este delito es el reconocido como de mayor gravedad y donde se considera a la materia de tránsito, cuya pena se encuentra entre los 10 y 12 años. Por otra parte en el artículo 379 se llega a determinar que los delitos de las lesiones que son causados por accidente de tránsito, para este tipo de delito las penas privativas de libertad se encuentran de acuerdo con el tipo de enfermedad o incapacidad, el cual se encuentra determinado en el artículo 152 de la ley en mención, penas que se reducen en un cuarto de la pena mínima, pero si el conductor se encuentra en estado de embriaguez o bajo los efectos

de sustancias estupefacientes, deberán ser aplicadas las penas máximas descritas en el artículo 152 pero aumentadas en un tercio.

Por otro lado, en los delitos menos graves su sanción se encuentra establecida en el artículo 380 donde queda referido a los daños materiales, el delito llega a ser sancionado con una pena máxima de 45 días, si el conductor se encuentra bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes, caso contrario solamente es sancionado con una multa y con la reducción de puntos en el registro de la licencia de conducir. Es importante aclarar que en el artículo 381 se llega a mencionar como uno de los delitos el exceso de pasajeros en el transporte público, el mismo que se sanciona con una pena privativa de la libertad que corresponde a un periodo entre seis meses y un año. También en el artículo 382 se sanciona como delito a aquella persona que conduzca un transporte público con daños mecánicos que resulten previsibles, poniendo en peligro la seguridad de los pasajeros, delito que es sancionado con una pena privativa de la libertad entre treinta y ciento ochenta días.

Los delitos culposos de tránsito conllevan sanciones de tipo administrativo, entre los que se encuentran la multa, la reducción de los puntos en la licencia de conducir, la suspensión de la licencia de conducir y la reparación obligatoria a las víctimas del delito de tránsito. Todos los órganos judiciales podrán incrementar las multas que se encuentran previstas en esta ley de acuerdo con las circunstancias, y podrán hacerlo hasta el cien por ciento del monto correspondiente. En cuanto a los delitos de gravedad, solo cuando este resultado se encuentre relacionado con el delito del sujeto activo, podrá ser aplicada la pena agravada, y el resultado más grave que no constituye por sí mismo otra conducta que deba recibir sanción. Es así como resulta obvio que muchas de las leyes establecen penas proporcionales para las infracciones de tránsito, lo que permite que los hacedores de justicia puedan realizar críticas sanas, además de evaluar la gravedad para imponer aquellas penas que sean más severas en función de los delitos que se cometieron (Moreno, 2016).

1.2.5. Revocatoria

Se conoce a la revocatoria como un acto de potestad correspondiente, que significa la invalidación de una licencia, autorización, orden, resolución o sentencia, basada principalmente en su potestad de tipo administrativo o judicial. De acuerdo con Hernández (2019) el término revocatoria se origina del latín *revocatio*, la Real Academia de la Lengua la define como el acto jurídico que deja sin efecto otro anterior a este, y lo

hace por la voluntad del otorgante, o también por la anulación, sustitución, enmienda de orden o fallo por autoridad y que es distinta a la que inicialmente se había resuelto.

También se la define como una herramienta de la que pueden hacer uso tanto la Administración como el administrado para que pueda desaparecer del ordenamiento jurídico aquellos actos administrativos que se encuentran en oposición a la Constitución Política o a la ley que no se encuentra conformes con el interés público o social o cuando a través de ello se cause un agravio injustificado a una persona. De esta manera, es considerada un medio de eficacia del que disponen los sujetos de procedimiento administrativo para que pueda ser remediado, sin que se ajuste al aparato judicial, los errores que pudiesen ser cometidos en el ejercicio de la Administración Pública.

Para algunos autores la revocatoria es un acto administrativo o judicial es inválida, debido a que la ley lo reconoce como un acto judicial que viola un acto administrativo o judicial, pero su resultado es el de que su resultado sea detenido. Estas acciones son una manifestación de la autoridad que poseen las Administraciones Públicas para poder anular sus propios actos, pero sin que esta decisión sea previamente aprobada por algún tribunal. La revocatoria tiene algunas características entre las que se encuentran las siguientes:

- Si se tratase de una revocatoria del derecho público, solo podrán ser revocados aquellos actos desfavorables o de gravamen.
- No pueden ser revocados aquellos actos que hayan prescrito.
- No puede ser contrario a las leyes, a la Constitución de la República o en lo que se refiere al interés público.
- La revocación puede ser solicitada desde la propia Administración, pero también puede ser solicitada por los ciudadanos.
- Debido a la revocación del derecho privado, ambas partes tienen que acordar la revocación, es decir, esta no puede ser unilateral.

La revocatoria se ha configurado como uno de los grandes temas del derecho administrativo, que no solo les incumben a las relaciones del ciudadano con la Administración, sino que también se refiere a las relaciones que mantiene esta con los poderes públicos. Siendo uno de los temas que nunca pierde actualidad, sino que sucede todo lo contrario, el interés por este tema es muy elevado debido a su relevancia teórica y práctica, donde en una sociedad tan compleja como la actual, donde a más de ser la sociedad del conocimiento, también implica una sociedad de amplio riesgo,

aunque algunos la traducen como la sociedad de la incertidumbre. Para Santamaría (2018) en un contexto general se encuentra la desmesurada atención que la regulación del procedimiento administrativo común ofrece a la producción del acto administrativo, contrastando con la escasa atención que genera su eficacia demostrada en el tiempo y a lo que implica su eventual extinción.

1.2.5.1. Revocatoria de la licencia de conducir

Las licencias de conducir pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por parte de los Jueces de Tránsito, de Contravenciones, por el director ejecutivo Nacional de la ANT siendo los responsables de las Unidades Administrativas, de acuerdo con cómo se presente el caso. De ser otorgadas a través de un acto con vicios formales o requisitos sustantivos que no resulten indispensables para su vigencia, deberán ser cancelados. Es decir, serán revocados cuando el examen correspondiente llegue a determinar que el titular presenta incapacidad física o mental para poder conducir un vehículo, también cuando todos los puntos de su carnet se hayan perdido más de cuatro veces o en otras circunstancias que prescriba la ley.

Si no son aprobados los exámenes de renovación de licencias o el reemplazo de licencias de conducir a nivel internacional, serán suspendidas por infracciones de tránsito a quienes sean culpables de estas sanciones y cualquier otra circunstancia que lo establezca la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. La revocación de la licencia de conducir provoca que esta no tenga ningún tipo de valor. De tratarse de una suspensión, para que la persona pueda obtener una licencia nueva debe verificarse que se haya detenido el motivo por el cual este documento fue suspendido. Si la anulación se debe como consecuencia de hechos dolosos, los documentos deben ser remitidos al Agente Fiscal que corresponde (Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012).

1.2.5.2. Revocatoria definitiva de la licencia de conducir

La revocatoria definitiva de la licencia de conducir ha llegado a convertirse en un acto que le permite a las autoridades administrativas y judiciales invalidar al titular de la licencia de conducir como consecuencia de las infracciones a las leyes y normas de tránsito, se presenta como una sanción ante el comportamiento imprevisto del conductor, siendo un deber de diligencia objetivo cuando se trata de algunos tipos de infracciones. La revocación definitiva de la licencia de conducir es aplicable a quienes conduzcan cuando se encuentran en estado de ebriedad o cuando se trata de anestésicos o sustancias psicotrópicas que la lleguen a contener, además de que estas

circunstancias pudieron haber dado lugar a la muerte de una o más personas en un accidente de tráfico, siendo aplicable únicamente a este tipo de delito de tránsito (Ortíz, 2016).

1.2.6. Consecuencias jurídicas de la revocatoria definitiva de la licencia de conducir

Suponiendo que los principios como normas legales tienen un contenido más general que las reglas, se pueden definir los preceptos de optimización, es decir, se pueden ejecutar de forma parcial y variable, y no estipulan el comportamiento de que se cumplan las condiciones para su aplicación, pero se refiere al valor máximo que se debe considerar, incluido el ajuste de sus respectivas dimensiones de peso, en las condiciones de tiempo y espacio que acuerden (Zabala, 2010). La legitimidad es un principio de obediencia a la Ley. Uno de los procesos debe obedecer las reglas, y su legitimidad debe ser considerada cuando se aplica, como un equilibrio de intereses entre la causalidad del delito. Inevitablemente, su comportamiento más allá del alcance permitido se vuelve ilegal por su falta de legitimidad.

En el Diccionario Conceptual de Derecho Penal sobre la legalidad señala que: a) Un derecho no puede considerarse delito ni ser sometida penas, si una ley, entendiendo esta expresión en sentido no formal sino material, no lo prevé como tal; b) Al hecho previsto en la ley como delito solo pueden aplicársele las penas por ella fijadas en cada caso particular; c) El hecho que da lugar a la aplicación de una pena debe hallarse previsto por la ley de un modo expreso y, por ello no puede deducirse analógicamente de normas relativas de hechos diversos.

La legitimidad está en consonancia con la ley, por lo que la pena debe ser determinada y sancionada con anticipación, y la pena debe ser compatible con el delito cometido. Por lo tanto, debe implementarse según el tipo de delito, pero su aplicación debe estar restringida por su constitución efectiva y sus derechos legales. Vaca (2015) señala que lo que se necesita en última instancia es cualquier sanción en la ley penal, porque en un sistema democrático que respeta absolutamente los derechos humanos, la persona objeto de la ley penal o la ley penal es muy importante. En general, es posible saber de antemano qué los hechos se consideran delitos a los ojos del legislador y, por lo tanto, están sujetos a sanciones.

Para infracciones de tránsito que resulten en la muerte de una o más personas, el conductor deberá estar ebrio o bajo el consumo de estupefacientes o sustancias

psicotrópicas. La sanción no debe violar los derechos constitucionales, como el derecho al trabajo, e impondrá multa, con un plazo de 10 a 12 años de prisión, pero el sistema de revocación indefinida en el que eventualmente se revoca la licencia de conducir no está estipulado como sanción no privativa de la libertad en la legislación penal integral, sino que es exclusivo y por lo tanto no cumple con la ley, porque en infracciones de tránsito, se considera suspensión de la conducción de cualquier tipo. Se pierde la autorización o licencia del vehículo y los puntos en la licencia de conducir, lo que carece de legitimidad como sanción para la revocación definitiva de la licencia de conducir.

Sobre la progresividad a un Estado de derecho Farrajoli (2008) muestra que la reconstrucción de la legitimidad del Estado social es más difícil y complicada, que se desarrolló en el siglo pasado a través de la expansión paulatina de la mediación burocrática, el crecimiento del espacio discrecional y la acumulación inorgánica de leyes especiales y medidas departamentales. Prácticas administrativas e intervenciones clientelistas que conducen a la invalidez y degradación ilegal del bienestar público. Inicialmente, la aplicación de los derechos y el carácter progresivo de las obligaciones, como es el caso de determinadas conductas, no debe imponerse completamente a los hechos, sino imponerse paulatinamente para una mejor aplicación, pues debe entenderse comprendiendo las razones y dando los hechos Legitimidad y consecuencias de la legitimidad. Pérez (2009) haciendo una referencia entre el Derecho y el Derecho Privado señala: "Al hablar de la crisis del concepto de servicio público, decía que la clásica distinción entre Derecho Público y Privado se complicó progresivamente hasta llegar al punto en que ambos se superponen y se entrecruzan, sin posibilidades de diferenciación científica, de sometimiento a reglas generales" (Ortíz, 2016).

Se impone una reducción en los puntajes de las licencias de conducir por las infracciones cometidas y, en algunos casos, las licencias de conducir se suspenden porque se consideran las infracciones más graves. La revocación indefinida de una licencia de conducir carece de la aplicación progresiva que el legislador debe clasificar y sancionar. Cuando ocurre en una infracción de tránsito que ocasiona una o más muertes por influencia de alcohol o sustancias estupefacientes y psicotrópicas, es por causa indefinida La situación es permanente y por lo tanto no aplica dentro de unos años debido a la personalidad de cada criminal que comete este delito, pero el sistema es consecuencia de todos los que cometen este delito, por más cautelosos y arrepentidos que sean. , no puede ser conductor por el resto de su vida, porque la ley no lo permite.

Para Ossorio & Cabanellas (2010) restricción es una limitación, la disminución de facultades o derechos. La restricción es el hecho que restringe, cancela o prohíbe a una persona el poder o el ejercicio de derechos reconocidos pero no ejercidos, por encontrarse en esta situación, la norma penal no puede exceder sus exigencias e influencia sobre el imputado y la víctima del delito. que ambas partes respeten sus derechos, especialmente en los delitos de tránsito que no sean intencionales pero por negligencia, la ley debe definir y hacer cumplir las sanciones en función de la influencia de la actuación del autor en las infracciones de tránsito.

Goldstein (2008) opina que la Ley es un conjunto de principios, preceptos y reglas. Todas las relaciones interpersonales en la sociedad civil deben ser obedecidas. Todos pueden obligarlos a obedecerlas por la fuerza. Los derechos son principios reconocidos por las personas que tienen restringidas sus relaciones interpersonales con la sociedad. Lo mismo ocurre con los civiles, como el derecho a la vida y la integridad; o los derechos al debido proceso, como la presunción de inocencia o proporcionalidad; o con los empleadores y los derechos de jurisdicción y garantías relacionados con la relación, tales como acciones de hábeas corpus o acciones de protección, o derechos laborales, todos ellos para proteger sus principales intereses, porque una persona tiene derecho a todos.

Espinosa (1986) expresa que derecho es un conjunto de principios, preceptos y reglas a que están sometidas las relaciones humanas y a cuya observancia pueden ser compelidos los individuos aun coercitivamente. Derecho Objetivo: conjunto de normas obligatorias que tienen por objeto conseguir el orden, la seguridad y la justicia. Derecho Subjetivo: poder moral inviolable para exigir, hacer o no hacer una cosa” Cuando se determina en la ley la revocatoria definitiva a la licencia de conducir por muerte de una o varias personas, en los delitos de tránsito, son sancione que además de tener el carácter de indefinido, restringen derechos como el trabajo y el desarrollo de sus actividades lícitas y personales, siendo medidas que violentan derechos de las personas.

Zabala (2010) señala que: “La seguridad jurídica se muestra como una realidad objetiva, esto es, se manifiesta como exigencia objetiva de regularidad estructural y funcional del sistema jurídico, a través de sus normas e instituciones. Mas, su faceta subjetiva se presenta como certeza del Derecho, es decir, como proyección en las situaciones personales de la seguridad objetiva. Por ello, se requiere la posibilidad del conocimiento del Derecho por sus destinatarios. La certeza representa la otra cara de la seguridad

objetiva: su reflejo en la conducta de los sujetos del derecho. Está premisa conduce a cifrar la exploración del sentido de la seguridad en el conjunto de caracteres que connotan e informan su dimensión objetiva”.

Pérez (1964) indica que la positividad es un elemento necesario de cualquier tipo de organización jurídica en la sociedad. Aunque la seguridad es un valor, puede darse o no en diferentes formas históricas de positividad jurídica. De hecho, existe un sistema legal inestable o casi nulo, pero no falta el entusiasmo.

El trabajo es un derecho que no debe ser restringido, sino que solo está restringido por condiciones y leyes. En el caso de infracciones de tránsito, la persona debe pagar por su imprudencia, negligencia o falta de experiencia, por lo que la implementación de sanciones exclusivas es gratuita. de Encarcelamiento, pero cuando se establece una revocación indefinida de la licencia de conducir, se convierte en cadena perpetua, lo cual es contrario al derecho al trabajo, porque muchas personas dependen de este medio de ganarse la vida. Esto no significa que por errores en la vida, se paga indefinidamente porque viola el derecho al trabajo. Por tal motivo, la ley debe analizar las sanciones revocando temporalmente la licencia de conducir, pero la persona ha estado bajo la influencia de alcohol o sustancias estupefacientes o agentes que la contengan. En este caso, no se debe revocar su licencia de conducir, lo que le impide y la vida de otras personas, pero las sanciones no son universalmente aplicables a la gente común, y el pago de sanciones es una condena de su recuperación.

1.2.7. Principios procesales de los juicios penales de tránsito

Sobre el principio de legalidad Farrajoli (2008) señala que al estado de derecho, como un sistema político basado en la disciplina legal y el monopolio de la fuerza, tiene como objetivo eliminar o al menos reducir la violencia en las relaciones interpersonales. A su vez, la democracia se puede definir como una tecnología de convivencia que busca resolver conflictos de manera no violenta. Esto significa que en un país democrático y de derecho, no debería haber más violencia legal de la estrictamente necesaria para controlar otras formas de violencia. Obviamente, la violencia legal, más grave o la misma violencia como castigo solo se legalizará. Siempre que puede prevenir una mayor violencia, y dicha violencia conducirá a crímenes que se cometerían sin ella.

El principio de progresividad para Eseverri (2006) es necesario concretar el concepto de solidaridad implícito en el arbitraje del sistema de fondos de previsión, que es también un requisito para la igualdad y la capacidad económica. La aplicación progresiva del

sistema tributario significa que una vez que aumenta la riqueza fácilmente tributable, la presión tributaria debe aumentar proporcionalmente, por lo que a medida que aumentan los indicadores de capacidad económica de sus tenedores, en las proporciones correspondientes, se debe enfatizar la aplicación del impuesto.

Si uno de los propósitos de la sentencia es desarrollar gradualmente los derechos y habilidades del condenado, si finalmente se le revoca la licencia de conducir por estar ebrio, no se pueden imponer severamente sanciones o estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Si la pena de prisión tiene efecto rehabilitador, una vez al final de la condena, no se pueden tomar medidas severas como la revocación definitiva de la licencia de conducir, y la persona ya no beberá alcohol ni estará bajo la influencia de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, por lo que su derecho a trabajar no debe infringirse tras la verificación de su recuperación

1.2.8. Principios constitucionales, derechos y garantías

Las personas están sujetas de acuerdo con las normas constitucionales, legales y a los convenios y tratados internacionales a principios, derechos y garantías que deben cumplirse. Espinosa (1986) comenta que derecho es un conjunto de principios, preceptos y reglas a que están sometidas las relaciones humanas y a cuya observancia pueden ser compelidos los individuos aun coercitivamente. Derecho Objetivo: conjunto de normas obligatorias que tienen por objeto conseguir el orden, la seguridad y la justicia. Derecho Subjetivo: poder moral inviolable para exigir, hacer o no hacer una cosa.

El concepto de derecho positivo y derecho vigente se puede simplificar en el hecho de que el primero es aplicable y el segundo es el legislativo público que debe acatar mientras no sea reemplazado en el caso de que continúe existiendo por medio de la abrogación o derogación. Por tanto, no todas las leyes vigentes son leyes positivas, es decir, existen normas legales que casi no tienen aplicación práctica, es decir, no son leyes positivas sino leyes vigentes. Desde un punto de vista objetivo, se refiere a leyes, reglamentos y otras resoluciones permanentes y obligatorias formuladas por el estado para mantener el orden social. Es decir, considerar la efectividad, es decir, si se han implementado los procedimientos adecuados para su creación, independientemente de su efectividad y su valor como justicia, paz, orden, etc.

En cuanto a derecho Goldstein (Goldstein, 2008) significa que se trata de un conjunto de principios, preceptos y reglas. Toda relación interpersonal en una sociedad civil debe

acatarlo, y todos pueden obligarlos a cumplir por la fuerza. El derecho es la norma y el orden institucional del comportamiento humano en una sociedad inspirada en la asunción de la justicia, y su fundamento son las relaciones sociales existentes que determinan su contenido y características. Es decir, es un conjunto de normas que regulan la convivencia social y permiten la resolución de conflictos interpersonales.

1.2.9. Principios de la administración de justicia

La administración de justicia, tenida en cuenta como modelo de organización para el ejercicio de las funciones del aparato judicial, ha dependido siempre de la estructura del Estado (Herrán, 2013). Zabala (2010) es indiscutible que los jueces que aplican las disposiciones de la Constitución forman una comunidad especial y homogénea, independientemente del continente o país en el que nacieron. Ocurrió porque enfrentaron los mismos problemas y decidieron sobre los mismos problemas, y todos tenían deseos universales, como la inserción universal de la protección de los derechos de las personas en las disposiciones de tratados y convenciones internacionales efectivos. Todos los países, un país de un continente, pueden describir bien las funciones estatales de la justicia constitucional en un cierto nivel abstracto, aunque no sean universales, tienen tendencias superétnicas.

Los jueces aplican justicia por disposición de la Constitución de la República del Ecuador, y a los fundamentos y principios que señala el Código Orgánico de la Función Judicial. El proceso judicial en el Ecuador está experimentando cambios en la estructura judicial. Con el avance de las disposiciones constitucionales, la aplicación constitucional de los derechos y la justicia es básicamente la aplicación de la constitución, la cual se verifica a través de los sistemas orales. Esto no es una excepción en el ámbito penal. Teniendo en cuenta la garantía del debido proceso, puede ser Simplificado, unificado, efectivo, directo, ágil y económico.

1.2.10. El dolo y la culpa en materia de tránsito

Para Gallegos (2010) El delito intencional no es la única forma de causar daños o perjuicios a los activos protegidos por la ley penal. Los delitos en la legislación de nuestro país pertenecen al tipo de delitos dolosos. El primero tiene la intención de implementar y el segundo no tiene tal intención. Sin embargo, cuando se implementa viola el deber objetivo de cuidado que es característico de la culpa u ofensa. En cuanto a la culpa, algunas personas dicen que responsabilidad significa culpa, para determinar la responsabilidad es necesario saber quién cometió el delito, por lo que es necesario determinar claramente quién cometió el delito o cometió el delito. Esto es un crimen. Por

su intención, propósito lesivo, o quieren causar daño, es decir, es necesario comprender una serie de factores que inciden en la delincuencia o las infracciones de tránsito.

La culpa en el tráfico es un hecho que no pretendía cometer, y el resultado del accidente se sitúa entre lo que quiere el autor y lo que quiere el autor, para analizar la objetividad del agente y su resultado. En asuntos de tráfico, la culpa es causada por negligencia grave, menor y descuidada, pero sigue siendo el resultado de negligencia, falta de experiencia, imprudencia o incumplimiento de las leyes de tráfico.

1.2.11. Sentencia ejecutoriada

El ejercicio del poder estatal requiere la relación de las instituciones constitutivas y las mismas acciones. En el caso de la administración judicial, esta debe ser universal, imparcial e independiente, y sus procedimientos deben observarse en las decisiones o sentencias judiciales. Las decisiones judiciales son tribunales de comportamiento, por lo que decide sobre las cuestiones planteadas, independientemente del fondo del caso o de la naturaleza del procedimiento. Las sentencias judiciales se dividen en órdenes, órdenes y sentencias según su forma y contenido. (Herrera, 2008).

1.2.12. Vulneración de derechos en los delitos de tránsito

El Art. 325 de la Constitución de la República del Ecuador reconoce “El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de autosustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores. Si una persona se le revoca la licencia de conducir de manera indefinida, como regla general se vulnera el derecho al trabajo, derecho que debe ser respetado tanto por la ley como por la acción de las personas, así que las normas deben adecuarse a la Constitución como las personas deben respetar el reconocimiento de derechos.

El Art. 326 numeral 1 y 2 de la Constitución de la República del Ecuador, reconoce: “El derecho al trabajo se sustenta en los siguientes principios:

1. El Estado impulsará el pleno empleo y la eliminación del subempleo y del desempleo.
2. Los derechos laborales son irrenunciables e intangibles. Será nula toda estipulación en contrario.

Indirectamente se le quita el derecho al trabajo y por lo mismo no impulsa el empleo en el Ecuador, cuando las normas secundarias haciendo incapie a una sanción administrativa, se impone una pena perpetua al privar definitivamente de la licencia de conducir a la persona que maneja un vehículo bajo los efectos del alcohol, como su todo el tiempo y por lo general toda la vida está bajo estas sustancias, y por lo mismo de está renunciando su derecho al trabajo, como lo reconoce la misma Constitución.

1.2.13. Control Constitucional

La constitución es la norma fundamental del país, y su supremacía se explica por su propio contenido, pues contiene un conjunto de organizaciones que regulan el poder estatal, le confieren distintas funciones, y además regula las relaciones y relaciones entre estados, entre el país y sus ciudadanos. Además de recoger y reconocer los derechos y garantías de que gozan los ciudadanos nacionales, su contenido también incluye una serie de principios y valores que incentivan y rigen la vida nacional. En la doctrina constitucional, uno de los objetivos de la Constitución es regular la formulación de normas de nivel inferior para que todo el ordenamiento jurídico esté en armonía con los principios y valores contenidos en el mismo. El respeto de estos principios y valores es esencial para garantizar la validez de la ley en un país democrático.

Su contenido orgánico tiene la función de crear un orden nacional que se oponga a la arbitrariedad, por lo que el país encuentra su legitimidad en la Constitución, porque sus normas crean una vía para obtener el poder y determinan las restricciones necesarias para el ejercicio del poder. Sin embargo, si no existe una forma ideal de controlar el respeto de las reglas y asegurar su validez y correcta aplicación, entonces no hay sentido la existencia de tales reglas supremas. Este es el propósito de crear una institución que tenga el poder suficiente para controlar el poder estatal para obedecer la Constitución, acatar sus directrices y aplicar sus principios, valores y ciudadanía. Esta institución es el Tribunal Constitucional. Su labor no se limita a fiscalizar el cumplimiento de las normas constitucionales por parte del poder estatal. También se encarga de velar por que las leyes de nivel inferior y otras normas cumplan se ajusten a los principios que rigen la vida del Estado, contenidos en la Constitución, así como a los procedimientos que ella establece para su creación.

1.2.14. Acción de inconstitucionalidad

El comportamiento inconstitucional es una garantía de jurisdicción, que tiene como objetivo remover del ordenamiento jurídico las normas que están en conflicto con la constitución o barreras de constitucionalidad en forma o fondo. Cualquiera puede utilizar

esta herramienta judicial, y su resolución se limita al Tribunal Constitucional Supremo. A través de esta acción, y bajo la supremacía de la constitución, el juez tiene un control abstracto sobre la norma en disputa, que también forma parte del sistema legal. Por otro lado, y con la misma intención de observar la constitucionalidad de una norma, en Ecuador se reconoce el llamado control concreto de constitucionalidad, el mismo que, por disposición del Art. 428 ibidem, obliga a los jueces ordinarios a suspender un determinado proceso judicial si consideran que la norma a ser aplicada al caso concreto que se está ventilando, puede ser contraria a la norma suprema o bien, contrapuesta a cualquier norma que integra el bloque de constitucionalidad. Así, la capacidad de retirar una norma del ordenamiento jurídico es exclusiva de la Corte Constitucional, bien a través del ejercicio del control abstracto por medio de la presentación de una acción de inconstitucionalidad; bien a través del ejercicio del control concreto derivado de la suspensión de una causa judicial.

1.2.15. Efectos de la declaratoria de inconstitucionalidad

Si el Tribunal Constitucional considera que el precepto normativo viola la Constitución por su contenido o proceso de formación, declara inconstitucional el acto. Las consecuencias legales de la declaración inconstitucional de la constitución: invalida el acto o cláusula declarada inconstitucional, la resolución entra en vigencia luego de que sea anunciada en el registro oficial y no tiene efecto retroactivo. Dado que la declaración de inconstitucionalidad anuló el acto y por lo tanto lo excluyó del ordenamiento jurídico positivo, se ha señalado que el Tribunal Constitucional actúa como legislador negacionista, mientras que declarar la inconstitucionalidad juega el papel de una derogatoria.

La declaratoria de inconstitucionalidad se asimila a la derogatoria desde que, ambas, entran en vigencia desde que se publican en el Registro oficial, expulsan a la norma del ordenamiento jurídico y ninguna tiene efecto retroactivo. Pero no son asimilables ni formal ni materialmente. Formalmente la declaratoria de inconstitucionalidad se diferencia de la derogatoria desde que la primera se decide mediante resolución de un órgano jurisdiccional (el Tribunal Constitucional), mientras que la derogatoria es aprobada por el Congreso Nacional y que se adopta mediante ley. Materialmente se diferencian desde que la ley derogatoria puede fundamentarse en motivos de conveniencia o, jurídicamente, en razones de sistematización del ordenamiento jurídico, para evitar contradicciones, o en la inconstitucionalidad de la ley derogada, mientras que la declaratoria de inconstitucionalidad sólo se puede basar en la inconstitucionalidad

de los preceptos anulados, mas no en su inconveniencia o en su contradicción con normas inferiores a la Constitución.

Respecto de la irretroactividad, cuando se deroga una ley, mediante ley, el precepto anterior no entra nuevamente en vigencia, pues para ello debe seguirse, nuevamente, el trámite constitucional para su aprobación, salvo que la ley derogatoria señale, expresamente, lo contrario, con lo que la ley derogatoria, a pesar de denominarse así, en estricto Derecho, no lo sería. El Tribunal Constitucional ha seguido esa misma línea, al señalar que con la declaratoria de inconstitucionalidad de la ley no entra en vigencia, no entra en vigencia nuevamente, la anterior que fue derogada o reformada por la declarada inconstitucional. Es evidente que el Tribunal Constitucional, a diferencia del legislador, no puede señalar en su resolución de inconstitucionalidad que entra en vigencia nuevamente la anterior, pues, en primer lugar, es una atribución privativa del Congreso Nacional que la ejerce mediante ley y, por otra parte, porque el Tribunal Constitucional sólo está facultado para declarar la inconstitucionalidad de las leyes, mas no para legislar.

1.3. Marco Contextual

Nuestro país es el cuarto a nivel mundial y el segundo en América Latina, en donde los accidentes de tránsito se convierten en la principal causa de muerte, según un informe de Justicia Vial. La primera causa de muerte en el Ecuador para menores de 5 a 14 años, son los accidentes de tránsito. Cuando en otros tiempos las principales causas de muertes eran el sarampión, tifoidea, desnutrición entre otras. Los accidentes de tránsito provocan 117.900 discapacitados en últimos seis años. Tenemos récord a nivel latinoamericano. De acuerdo con la prensa, en muertes en accidentes de tránsito, sólo nos supera Brasil con 198 muertos, y Bolivia con 42 muertos.

Siguiendo la estadística a nivel sudamericano, el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, que emite la Organización Mundial de la Salud, luego de Argentina, el segundo lugar lo ocupa Venezuela, con una tasa de 20 muertos por cada 100 mil habitantes. Tercero Perú, con 11,8 muertos por cada 100 mil habitantes. Colombia, con 11,3 fallecidos. Brasil recién se ubica en 5to lugar por la tasa de muertos en ocasión de accidentes de tránsito, con una relación de 11,2 por cada 100 mil personas. Chile, con 11,0 muertos. Paraguay, con una tasa de 10,9 fallecidos cada 100 mil personas. Uruguay 9,4, Ecuador, sólo 8,6 muertos por cada 100 mil habitantes. Y Bolivia, si bien registra la menor tasa de Sudamérica, con 6,8 víctimas fatales por cada 100 mil habitantes, ocurren 55 accidentes de tránsito por día. Resulta que Ecuador a

nivel regional está en penúltimo lugar. Si uno se horroriza como ecuatoriano y dice que acá es el peor lugar del mundo o con los conductores menos calificados, hay que mirar a los Estados Unidos, el paraíso de las libertades y leyes perfectas, donde 44.500 muertes ocurren al año por accidentes de tránsito, la principal causa de muerte entre los hispanos menores de 34 años de edad.

Este país registra una tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes de 15,2; en tanto que en España es de 15,5. En el mundo, según la OMS, se estiman en más de 1'200.000 muertos y de 35'000.000 de heridos en accidentes por año. La segunda de las principales causas de muerte a nivel mundial entre los jóvenes de 5 a 29 años de edad, y la tercera entre la población de 30 a 44 años y de hasta 50 millones más de personas heridas o discapacitadas. Los costos económicos de las lesiones causadas por accidentes de tránsito se calculan en 518 mil millones de dólares por año. Estas cifras son astronómicas comparando solamente que nuestra deuda externa llega a los 14 mil millones de dólares, lo que significaría que nuestra deuda y prácticamente la deuda de Sudamérica y Centroamérica, todo esto ocasionado por la imprudencia a nivel mundial.

Con los antecedentes de la norma a estudiarse es necesario también establecer un pequeño análisis de la situación de las infracciones de tránsito y de las sanciones establecidas para estos delitos, por una parte es necesario reconocer que el trabajo del Estado ha sido arduo para la reducción de accidentes de tránsito, teniendo resultados positivos, pero aun los índices de mortalidad en las carretas de nuestro país persisten indican estadísticas presentadas por la UIAT, existe un sinnúmero de pérdidas humanas y que en muchos casos son factores diversos como sueño en el conductor, condiciones climáticas, velocidad en la vías, poco mantenimiento en los vehículos de transporte, en fin siendo irrecuperables dichas vidas de hombres, mujeres y niños, pero con ello también existen desproporcionalidad de las penas establecidas para el juzgamiento de las infracciones de tránsito.

Nuestra Constitución de la República del Ecuador vigente desde el 20 de Octubre de 2008, al reconocer al Estado como un Estado de Derechos y Justicia ha incorporado la importancia de valorar, cumplir y respetar tanto los derechos como los principios constitucionales, con ello el derecho penal en materia de tránsito debería inclinarse a las posiciones contemporáneas penales, en donde el fin del Estado no sea infundir miedo ni endurecimiento de las penas en el grado de vulnerar los derechos de los procesados, sino que se debe buscar la restitución integral en la afectación de los bienes jurídicos dejando atrás al positivo penal en la que su finalidad era sancionar

drásticamente a quienes son responsables de una infracción de tránsito, asumiendo roles de sancionar y sancionar al infractor, vulnerando el principio de proporcionalidad de la pena ya que dentro de este ámbito se debe tomar en consideración que las infracciones de tránsito tiene varias sanciones conforme cada infracción como sanciones pecuniarias, sanciones que privan de la libertad al infractor y sanciones en lo que es la reducción de puntos en la licencia, la suspensión de la licencia o su revocatoria, es decir que existe varias sanciones por el cometimiento de dichas infracciones olvidándose la naturaleza de la infracción de tránsito, que se involucra directamente en la involuntariedad del acto, no es que los conductores salen dispuesto a quitar la vida a personas en la carretera, sino que su verbo rector se encuentra enfocado más en la negligencia, inobservancia e impericia del mismo.

Es necesario realizar un análisis sobre la proporcionalidad de las penas en los delitos de tránsito, porque los procesados o responsable de las infracciones de tránsito se convierten en víctimas de sus propios actos, ya que por un lado se encuentra cumpliendo penas como privación de la libertad por varios años, además de asumir las multas establecidas en la Ley, la revocatoria de la licencia y psicológicamente el sufrimiento de sus familiares, y mucho más cuando es sustento y soporte económico de los mismos, conforme este análisis se hace indispensable preguntarse si la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se encuentran enmarcada constitucionalmente, cumple con los principios y derechos constitucionales, y vela por el cumplimiento de Estado Constitucional de derechos y Justicia.

De acuerdo con estas vulnerabilidades se considera necesario realizar un estudio de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 126 en el que existe la desproporcionalidad de la pena, ya que las sanciones establecidas dentro de este precepto no analizan la realidad a la que se enfrenta en infractor, considerando que también tiene familia y que va a llevar mucho tiempo privado de su libertad y cuando este cumpla con esta sanción también estará marcado para poder conseguir trabajo, recordando que no podrá trabajar nuevamente en las vías porque no tendrá su herramienta de trabajo, que en este caso es la licencia de conducir.

CAPÍTULO 2

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente apartado se presenta en la metodología de la investigación empleada en la realización del presente estudio, por lo tanto se analizan los tipos de investigación que formaron parte del estudio, el paradigma de la investigación que contribuyó a darle forma a la metodología para una investigación con resultados más precisos y confiables, la población y muestra de la investigación, los distintos métodos utilizados, entre los que se encuentran los teóricos y empíricos y aquellas técnicas que fueron útiles para el procesamiento de los datos.

2.1. Tipo de estudio o investigación realizada

Se ha establecido que la investigación del derecho y la ciencia jurídica se ha llevado a cabo principalmente desde la perspectiva racionalista, por lo que uno de los estudios más empleados para este menester es el análisis dogmático. Desde el análisis dogmático el investigador se encuentra inclinado a analizar en primer lugar la naturaleza jurídica de los conceptos que sirven de sustento a su investigación, los sistemas y fuentes de investigación, así como también a establecer la relación entre los operadores legales y los distintos tipos y métodos de investigación utilizados (Valencia & Marín, 2018). Como se observa se habla mucho de análisis de información, tomando como referencia a este dato, la investigación ese tipo cualitativa, debido a que éste entra a su interés en el contexto en donde se desarrolla el problema de la investigación y la interacción que tiene este con los distintos factores o indicadores a los que se somete a análisis.

Es común que en la investigación social, considere el análisis cualitativo de los hechos y documentos estudiados, fundamentado en el análisis y la práctica de valores, que contribuyen a una mayor claridad para llegar a la construcción de teorías y modelos jurídicos (Nizama & Nizama, 2020). Determinado el análisis cualitativo de la investigación, también se requerirá de la aplicación de la investigación descriptiva, para lo cual se recurre a técnicas de análisis documental, que permiten sean consultadas investigaciones realizadas y relacionadas con el problema de investigación actual.

La investigación también se realiza desde el ámbito no experimental, debido a que los métodos aplicados permiten que se lleguen a conclusiones y recomendaciones que puedan hacer inferencias en entornos similares siendo los resultados obtenidos claros y

precisos que permitan entender la realidad y el contexto que fue investigado. También responde a un diseño transversal, debido a que los resultados, fueron obtenidos en un periodo determinado de tiempo, y no se les hace un seguimiento, ni tampoco se obtienen datos precisos de hechos anteriores a la investigación. En cuanto a la investigación cuantitativa, esta es empleada porque se obtendrán datos a partir de una muestra representativa de la población de estudio, y los mismos deberán ser tabulados y analizados para obtener datos que permitan brindar sustento a la presente investigación.

2.2. Paradigma o enfoque desde el cual se realizó

En investigación jurídica se encuentra implícito el objetivo de estudiar y analizar el contenido de las normas jurídicas de acuerdo hay problema de investigación, a partir de esto se hace necesario determinar el contenido normativo del orden jurídico y su vigencia. Bajo este contexto, se recurre así el paradigma positivista, buscando que éste contribuya en el establecimiento, la interpretación y la aplicación que tendría en el ámbito judicial. Los resultados obtenidos a partir de este análisis podrían llevar a la propuesta de normas o sistemas jurídicos desde la perspectiva de la axiología (Restrepo, 2016). Siempre me reconozca que la investigación judicial aplicada se encuentra en la búsqueda del conocimiento científico, haciendo que al igual que las investigaciones aplicadas a otras ciencias y materias, puedan ser validados y aplicados.

Considerando lo mencionado, el paradigma se convierte en un concepto general que forma parte del objeto de la investigación de una determinada ciencia, buscando dar respuesta al problema de investigación, identificando el método más idóneo, y la forma en que los resultados podrán ser interpretados y comprendidos, de acuerdo con la situación problemática analizada, y que incluso permite que sea replicada en otros contextos. El paradigma que se sustenta en la presente investigación busca a partir de la interpretación de las normas legales, la efectividad. El análisis se centra en el hecho de que las normas y los principios morales que forman parte de la actuación constitucional y que estructuran el ordenamiento jurídico nacional, deben aplicarse en conjunto con las reglas de interpretación de las normas hacia la sociedad (Bonilla, 2010).

2.3. Población y muestra

Se conoce como población de estudio al conjunto de casos que se encuentran definidos, son limitados y accesibles, y que serán parte de la elección de la muestra de una investigación, debido a que certifique el cumplimiento de una diversidad de parámetros. Cuando se habla de población de la investigación, no sólo se hace referencia a los

individuos humanos, sino que también podemos mencionar como población a artículos, documentos entre otros que permitirán analizar la interacción dentro de un fenómeno específico y contribuir en la obtención de los resultados de la investigación (Arias, Villasís, & Miranda, 2016). En cuanto a la muestra esta se llega a entender como un subconjunto de la población y que se estructuran en las unidades de análisis (Ventura, 2017).

De acuerdo con lo mencionado, en la presente investigación, la población la comprenden los Jueces de las Unidades Judiciales de Tránsito y abogados que se encuentran en libre ejercicio en la ciudad de Machala. Debido a las restricciones por motivo del Covid – 19 que dificultó el proceso de recolección de datos se estimó conveniente llevar a cabo un muestro por conveniencia, donde se seleccionaron a aquellas personas que forman parte de la población de estudio y que se mostraron de acuerdo en participar en la presente investigación. De acuerdo con lo que señalan Otzen & Manterola (2017) este tipo de muestreo contribuye a que puedan ser seleccionados, solamente quienes en realidad quieran contribuir en el estudio, considerando aspectos como la accesibilidad y la proximidad para llevar a cabo la aplicación de los instrumentos de investigación. Para constancia de la presente investigación la muestra corresponde a 20 personas.

2.4. Métodos teóricos con los materiales utilizados

Para Del Sol, Tejada, & Mirabal (2017) los métodos teóricos ayudan a que puedan ser reveladas las relaciones esenciales que mantiene el objeto de investigación, pero que no pueden ser identificadas de forma inmediata. Este método contribuye a la interpretación conceptual de los datos empíricos que son encontrados, en el desarrollo de teorías permitiendo que puedan identificarse las características del fenómeno estudiado. Por lo tanto permiten que sean explicadas las relaciones esenciales y cualidades de los procesos que no pueden ser observados directamente (Quesada & Medina, 2020).

- **Histórico – lógico.** Permite enfocar los objetos de investigación en el currículo evolutivo, destacando los aspectos generales de su desarrollo, la tendencia de su progreso, la etapa de su desarrollo y sus relaciones básicas y causales. De acuerdo con Rodríguez & Pérez (2017) lo lógico interpreta, mientras que el histórico ayuda en la inferencia de conclusiones, la combinación de ambos no significa una repetición de la historia en todos sus detalles, sino solamente en su

esencia. Esto permite comprender su comportamiento histórico y explicar su apariencia actual. Se complementan entre sí y pueden descubrir las leyes básicas de los fenómenos. Se trata de una descripción de los hechos revelados con base en datos históricos y lógica objetiva de investigación y desarrollo; por lo tanto, analizar hechos e ideas pasadas, compararlos con eventos actuales y analizar la causalidad, la relación de cada evento, comparar el pasado con el presente para dar solución a los problemas, proponer que la certeza jurídica de los derechos constitucionales sea juzgada por jueces calificados y demás elementos requeridos para la competencia jurisdiccional constitucional.

- **Método de análisis – síntesis.** Puede descomponer el objeto investigado en sus elementos, luego recombinarlo a partir de su integración y resaltar el sistema relacional entre la parte y el todo. Para estudiar los hechos, se inicia por descomponer cada parte del objeto de investigación, estudiando una por una y luego se observa la causa, la naturaleza y el resultado como un todo; esto permite la evaluación del objeto convertido y el análisis específico de la violación de la ley por parte de cada persona. La certeza jurídica de los derechos constitucionales, y sean juzgados por jueces competentes calificados y demás elementos que intervengan en la jurisdicción. Para (Molina, 2017) luego del análisis se realiza la síntesis, y desde la cual se asume los principios que fueron descubiertos por medio del análisis como ciertos y a través de ellos se explican los fenómenos.

- **Método inductivo-deductivo.** Se encuentra conformado por dos procesos inversos, la inducción se presenta como una forma de razonamiento en la que se pasa del conocimiento de casos particulares a un conocimiento más general, que ayuda a demostrar la existencia de elementos comunes en los fenómenos particulares, mientras que desde la deducción se pueden realizar inferencias mentales y extraer nuevas conclusiones lógicas para casos particulares (Rodríguez & Pérez, 2017). El proceso inductivo es un camino de lo particular a lo general, porque a partir de situaciones especiales, induce leyes efectivas o se aplica a situaciones similares, ignorando el cambio o relativo y buscando una forma estable. El proceso deductivo va de lo general a lo particular, incluyendo la sistematización del conocimiento y el establecimiento de razonamientos aplicables a diversas situaciones y casos pertenecientes a un grupo. El método científico de sacar conclusiones generales a partir de premisas específicas, se caracterizan por observar, registrar todos los hechos, analizar, resumir a partir

de hechos y comparaciones; esto permitirá analizar la falta de especialización de los jueces constitucionales del Ecuador.

2.5. Métodos empíricos con los materiales utilizados.

La investigación empírica se basa en la observación y medición de fenómenos, como los investigadores experimentan directamente. Los datos así recopilados pueden compararse con una teoría o hipótesis, pero los resultados todavía se basan en la experiencia de la vida real. Los datos recopilados son todos datos primarios, aunque los datos secundarios de una revisión de la literatura pueden formar la base teórica (Song, 2017). Son aquellos métodos que permiten captar los diversos aspectos del objeto de investigación, que se descubren a nivel del fenómeno y son observables en los sentidos; permitiendo la acumulación de datos e información sobre el mismo. Son utilidades que ayudan a manipular objetos y hacerlos medibles a través de sus propiedades asequibles. El método empírico utilizado en este estudio es el análisis documental.

Este método permite analizar un acto de comunicación oral o escrito de una manera objetiva, coherente y sistemática, con el objetivo de discernir su contenido, describir tendencias, compararlas, evaluar su claridad, identificar intenciones, descifrar mensajes ocultos y reflejar actitudes o creencias de quien lo emite. A pesar de ser catalogado como un método empírico en la ciencia jurídica, en donde el ejercicio de la profesión se expresa en gran medida a través de documentos escritos (expedientes, sentencias, actas parlamentarias, normas jurídicas, etcétera), deviene en recurso importante para el análisis textual de éstos, denotar inferencias, hacer valoraciones cualitativas, o contabilizar determinada variable.

En cuanto a los instrumentos para recolectar la información se realizará por medio de encuestas. Es una herramienta que permite recolectar información a partir de conversaciones planificadas y controladas con interlocutores que por su experiencia, información poseída o avistamientos, constituyen objetos clave de investigación; por ello, brinda información de alto valor por su ricos testimonios y detalles. También se llevará a cabo un análisis de contenido que de acuerdo con Pulido (2015) se refiere al análisis de un conjunto de documentos y comunicaciones con el propósito de formular inferencias reproducibles y válidas que puedan ser replicadas en su contexto.

2.6. Técnicas estadísticas para el procesamiento de los datos obtenidos.

De acuerdo con Orellana & Sánchez (2006) cualquier investigación, sin que importe su espacio de actuación, necesita de una búsqueda, lectura e interpretación y apropiación de la información, siempre que esta se encuentre relacionada con el objeto de estudio. Una vez que se obtuvieron los datos de la investigación, el siguiente paso en el procesamiento de los resultados, el mismo que se encuentra configurado en concordancia con la metodología empleada en la investigación, además de que los datos obtenidos una vez que se lleve a cabo el procesamiento de los datos contribuye a la toma de decisiones y a dar respuesta al problema inicialmente planteado en la investigación (Khusainova, Shilova, & Curteva, 2016). El paso que corresponde al procesamiento de los datos de la investigación es de suma importancia debido a que se refiere al proceso de extracción de los datos para analizar y emitir las correspondientes conclusiones y recomendaciones, de esta manera. El proceso de investigación se realizó de la siguiente manera:

- Obtención la información documental a partir de la revisión de libros, revistas, informes que permitan recabar la información para dar respuesta al problema de investigación.
- Recolección de la información a la muestra de investigación por medio de la aplicación de los instrumentos de investigación, en este caso se presentó un formulario de encuesta.
- Una vez que los datos fueron recogidos se procedió a la tabulación por medio de un libro de Excel, también se generaron figuras estadísticas para una mayor comprensión de los resultados.
- Análisis de la información, y discusión de los resultados.

CAPÍTULO 3

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente capítulo que se refiere a los resultados que presenta la investigación, se exponen a través de figuras los datos obtenidos durante la investigación, de esta manera es posible de realizar la correspondiente interpretación que conduzca a la elaboración del aporte práctico.

3.1. Análisis de los resultados de la investigación

Se llevó a cabo un muestro por conveniencia, se seleccionaron a aquellas personas que forman parte de la población de estudio y que se mostraron de acuerdo en participar en la presente investigación, la muestra corresponde a 20 personas. Las encuestas aplicadas a la población de estudio, permitió determinar los siguientes resultados:

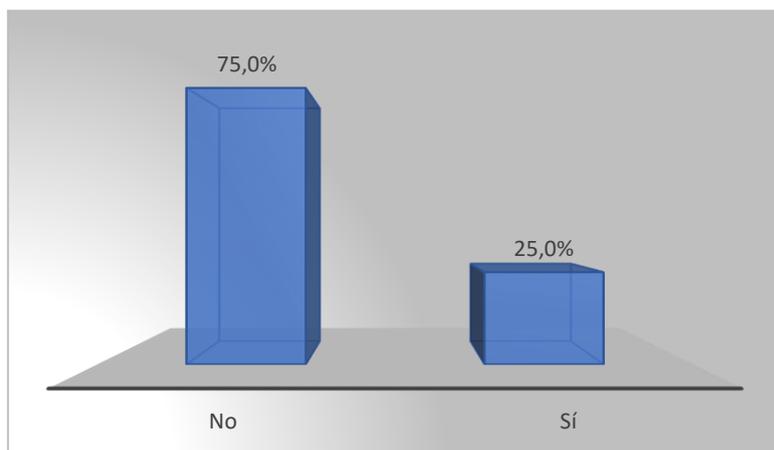


Figura 1 . Se muestra de acuerdo con la sanción de revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos de tránsito

Se le pregunto a las personas que participaron del estudio: ¿Se encuentra de acuerdo con la sanción de revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos de tránsito?, de acuerdo con la figura 1, el 75% de las personas encuestadas manifestaron no estar de acuerdo con la medida de revocatoria definitiva de la licencia de conducir, mientras que el 25% se muestra de acuerdo con la medida.

En los delitos de tránsito, se considera que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir es muy severa, si bien, existe el cometimiento de un delito, pero se considera injustificada la revocatoria de la licencia, debido a que se vulneran los derechos de las personas, aunque también las personas encuestadas observan que por el cometimiento de este delito debe pagar una pena.

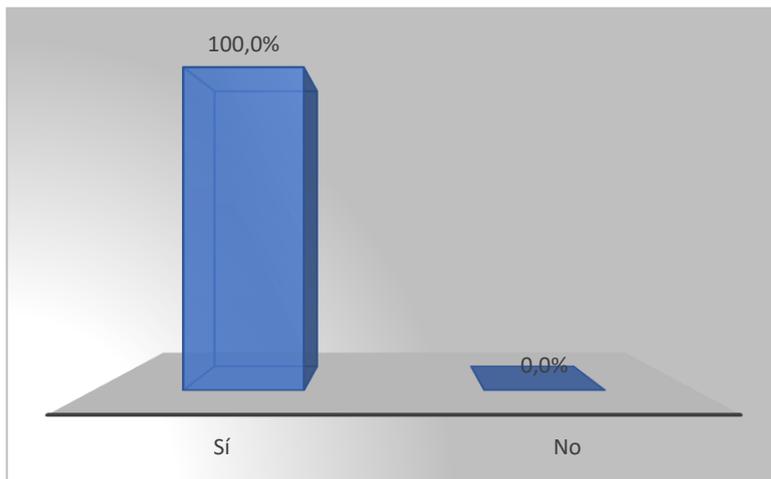


Figura 2. La revocatoria definitiva a la licencia de conducir se convierte en una sanción perpetua cuando en un delito de tránsito ya paga una pena.

En la Figura 2 se exponen los resultados referentes a la pregunta: ¿Considera usted que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir es una sanción perpetua cuando en un delito de tránsito ya se paga una pena? De acuerdo con las respuestas que ofrecieron los encuestados, el 100% indicó que sí. La revocatoria definitiva de la licencia se convierte en una sanción perpetua, no le ofrece la posibilidad a que el conductor tome conciencia de sus actos, se rehabilite y con ello, una vez cumplida su pena, continuar conduciendo, debido a que muchas veces el vehículo es parte importante de sus actividades laborales e impedirle eso puede ser una vulneración a sus derechos, como el derecho al trabajo.

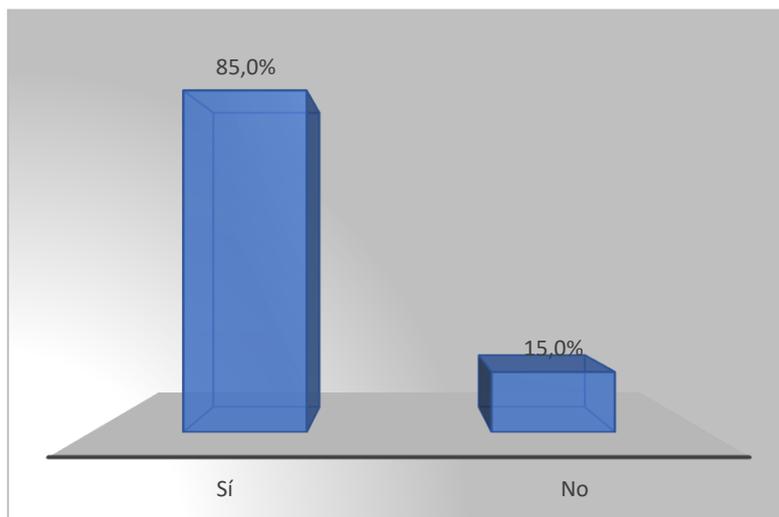


Figura 3. La revocatoria definitiva a la licencia de conducir es desigual por afectar el derecho a desarrollar sus actividades económicas de forma individual.

Al realizar la pregunta: ¿Considera usted que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir es desigual porque afecta el derecho a desarrollar actividades económicas de forma individual?, en la Figura 3, de acuerdo con las respuestas que otorgaron las personas encuestadas el 85% considera que esta medida es desigual y afecta el derecho que tienen las personas a desarrollar actividades económicas de forma individual. Mientras que el 15% piensa que no es desigual y por lo tanto no se vulnera ningún derecho, quienes contestaron de forma negativa también consideran que al existir un delito debe pagarse una pena. Entre los derechos fundamentales que tienen las personas se encuentra el de desarrollar actividades económicas de forma individual o colectiva, de esta manera si una persona comete un delito de tránsito con el resultado de la pena y la revocatoria definitiva de la licencia de tránsito, puede llevarse a cabo una generalización, tanto aquellos que cometan actos fortuitos, como para los que son reincidentes, de esta manera no se trata los casos en igualdad de condiciones.

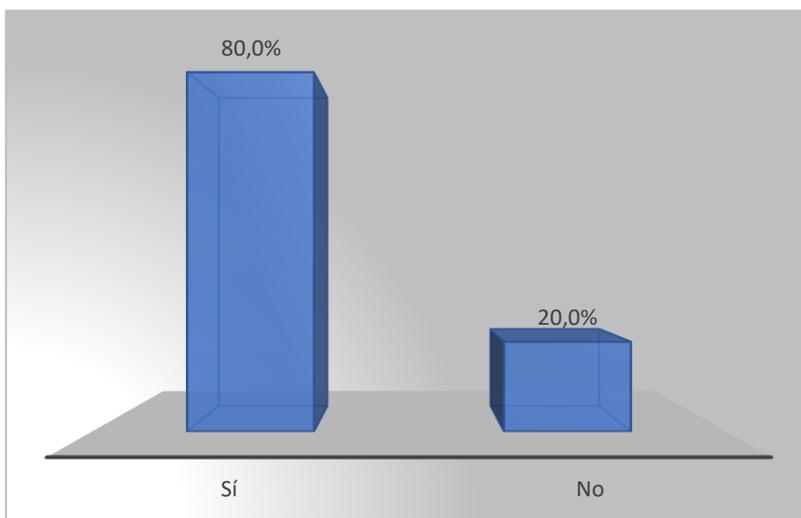


Figura 4. La revocatoria definitiva de la licencia de conducir al ser una sanción perpetua vulnera los derechos, una vez que se ha cumplido con la pena privativa de la libertad.

En la Figura 4, de acuerdo con las respuestas obtenidas a la pregunta: ¿Se encuentra de acuerdo con que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir al ser una sanción perpetua afecta el derecho al trabajo, una vez que se ha cumplido con la pena privativa de la libertad?, las respuestas obtenidas manifiestan que el 80% de los encuestados manifiestan que efectivamente se vulneran los derechos, especialmente en lo que se refiere al derecho al trabajo, debido a que el vehículo podría ser considerada como herramienta de trabajo, además de que si el delito se presentó como un caso fortuito, ya se habría cumplido con la pena privativa de la libertad. El 20% de los encuestados manifiesta que no se vulneran los derechos con la revocatoria definitiva debido a que es una sanción impuesta por el delito cometido.

Es importante analizar las respuestas otorgadas por los encuestados, se observa que la revocatoria de la licencia de conducir al ser una sanción perpetua vulnera algunos derechos, siendo el más mencionado el derecho al trabajo. Una vez que se ha cumplido con la pena privativa de la libertad, ninguna norma y en ninguna circunstancia debe privar de los derechos. En el caso del derecho al trabajo, este tiene la característica de ser económico y por lo tanto forma parte de su sustento y economía, y que el delito que cometió especialmente fue fortuito, hizo que pague una pena, la misma que una vez que fue cumplida no debe privarlo de sus derechos. Para algunos, la revocatoria definitiva de la licencia de conducir es una pena severa.

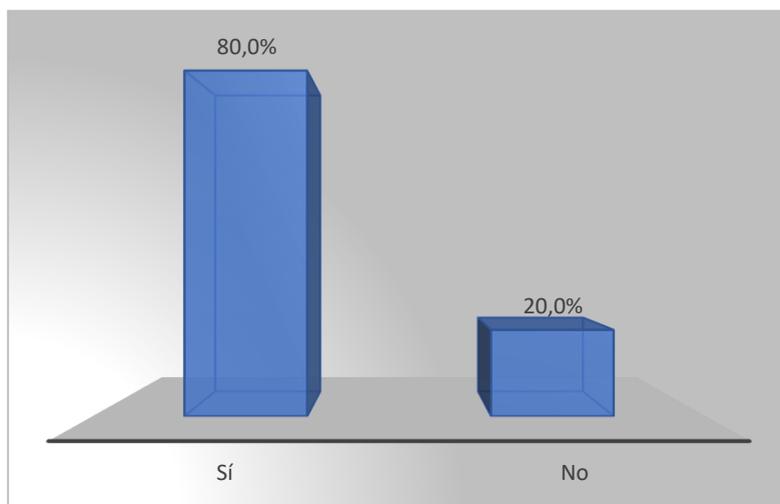


Figura 5. La licencia de conducir para muchas personas es su sustento económico, y el hecho de ser condenado por un delito de tránsito no implica que de por vida se le niegue el derecho a conducir un automotor después de cumplir con la pena impuesta por la autoridad correspondiente.

En la Figura 5 se muestran los resultados a la pregunta: ¿Considera usted que la licencia de conducir para muchas personas es su sustento económico y que el ser condenado por un delito de tránsito no implica que de por vida se le niegue el derecho a conducir un vehículo después de cumplir con la pena impuesta por la autoridad correspondiente?, el 80% de las personas encuestadas manifiestan que para muchas personas el disponer de la licencia de conducir les permite trabajar, y que si la pena por el delito cometido se cumple no debe implicar la revocatoria definitiva de la licencia. Mientras que el 20% manifiesta que si debe implicar debido a que el delito se cometió precisamente conduciendo un vehículo, algo de que debe ser sancionado. Se menciona mucho que la licencia de conducir es el sustento económico de muchas personas y el hecho de ser condenado por un delito de tránsito, por el cual va a pagar una pena, no debe implicar que de por vida se le niegue sus derechos, como su derecho al trabajo, y ejercerlo por

medio de una herramienta de trabajo como lo es el vehículo una vez que esta haya pagado su pena. Es importante que se trate los casos de forma individual debido que hay personas que cometieron un delito de tránsito por un error, sin que implique que este sea su comportamiento habitual, por lo tanto no existió la intención premeditada de cometer el delito.

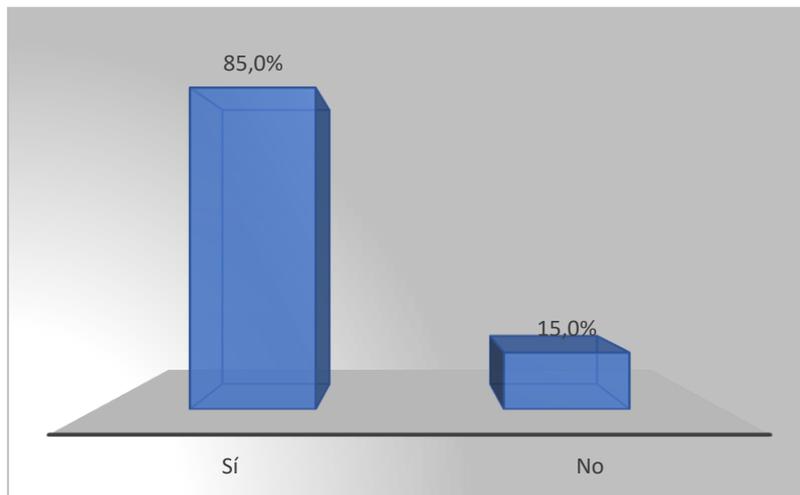


Figura 6. Existe la figura jurídica de revocatoria definitiva de la licencia de conducir dentro de las penas no privativas de la libertad en el Art. 60 del Código Orgánico Integral Penal.

En la figura 6 se muestran los resultados correspondientes a la pregunta: ¿Considera usted que existe la figura jurídica de revocatoria definitiva de la licencia de conducir dentro de las penas no privativas de la libertad en el Art. 60 del Código Orgánico Integral Penal?, las respuestas indican que las personas encuestadas manifiestan que si existe esta figura jurídica, mientras que el 15% indica que no. La revocatoria definitiva es una sanción que se encuentra señalada de forma exclusiva en el artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal, por el delito de muerte que sea causada por un conductor en estado de embriaguez o que se encuentre bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o de preparados que las contengan, la revocatoria definitiva de la licencia de conducir se presenta como una pena no privativa de la libertad, y al compararlas con lo que señala el artículo 60 que se encuentra en el mismo cuerpo legal, no existe esa figura jurídica y al analizar las penas destinadas a los delitos de tránsito con respecto a la licencia de conducir, se observa la suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo y la pérdida de puntos en la licencia de conducir.

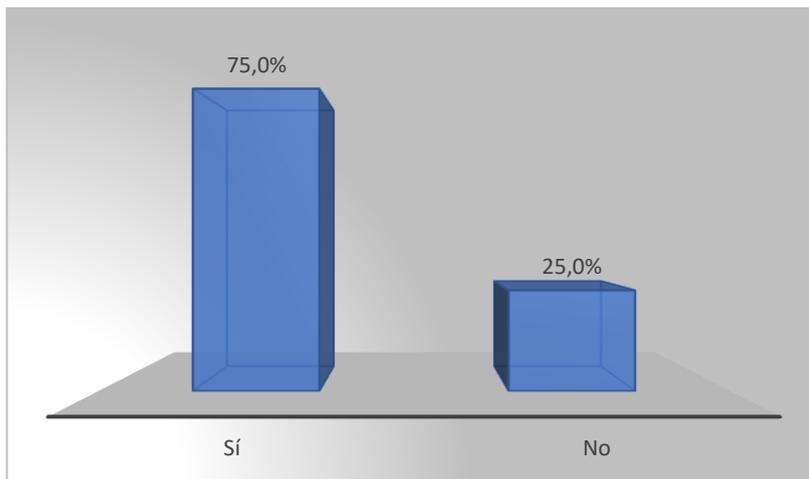


Figura 7. La revocatoria definitiva de la licencia de conducir carecen de legalidad en la pena, que aquellas no serán más severas que las determinadas en los tipos penales y quedan proscritas las penas indefinidas.

En la Figura 7 se presentan las respuestas en cuanto a la pregunta: ¿Cree usted que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir carece de legalidad en la pena, que aquellas no serán más severas que las determinadas en los tipos penales y quedan proscritas las penas indefinidas?, en este sentido y de acuerdo con lo señalado por las personas encuestadas, el 75% considera que si carece de legalidad en la pena, que aquellas no serán más severas que las determinadas en los tipos penales y quedan proscritas las penas indefinidas. Mientras que el 25% considera que no es así. La revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos culposos de tránsito, carece de legalidad en la pena, como se encuentra señalado en el Artículo 53 del Código Orgánico Integral Penal: “No se impondrán penas más severas que las determinadas en los tipos penales de este Código. El tiempo de duración de la pena debe ser determinado. Quedan proscritas las penas indefinidas”

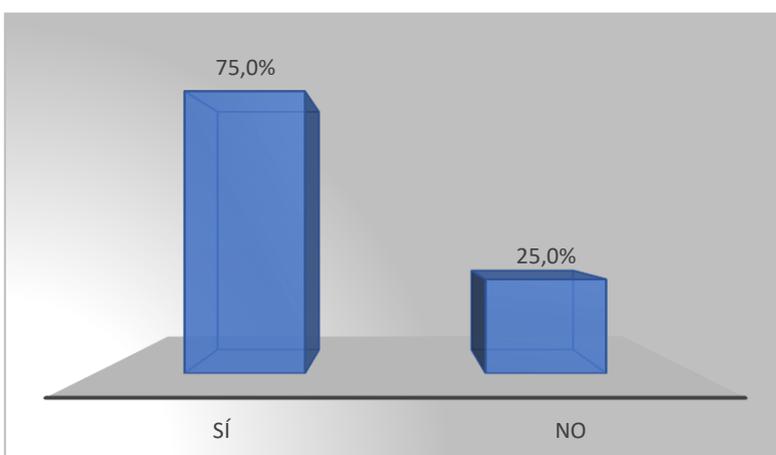


Figura 8. La revocatoria definitiva de la licencia de conducir restringe el contenido de los derechos constitucionales en afectación a la seguridad jurídica

De acuerdo a lo que menciona en la Figura 8 sobre la pregunta: ¿Considera usted que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir restringe el contenido de los derechos constitucionales en afectación de la seguridad jurídica?, el 75% de los encuestados considera que la la revocatoria definitiva de la licencia de conducir restringe el contenido de los derechos constitucionales en afectación de la seguridad jurídica, mientras que el 25% de los encuestados manifiesta que no es así. Se puede analizar que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir se convierte en una restricción del contenido de los derechos constitucionales en cuanto a la afectación a la seguridad jurídica, afectando a los derechos que tienen las personas y contradiciendo lo que se señala en el Artículo 11 numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador, donde se indica que ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni las garantías constitucionales, lo que afecta a la seguridad jurídica que se garantiza en el Artículo 82 de la norma constitucional que menciona la claridad de las normas previas y aplicables a las autoridades competentes.

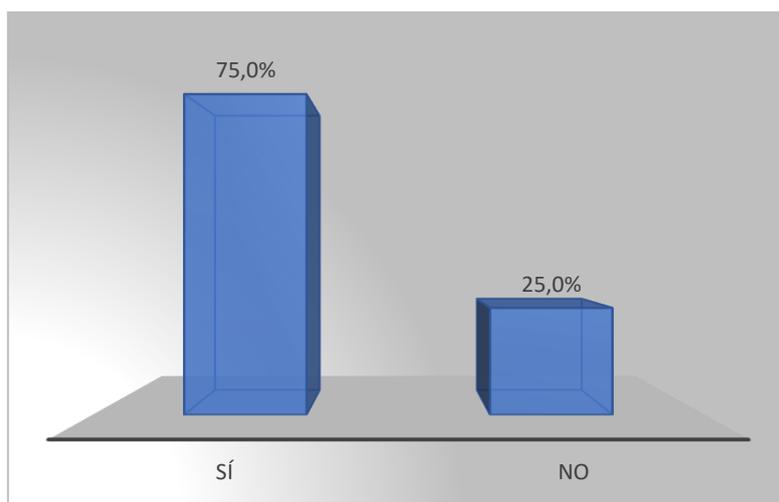


Figura 9. Es necesario proponer una reforma jurídica en el Art. 376 del Código Orgánico Integral Penal, con respecto a la revocatoria de la licencia de conducir en los delitos culposos de tránsito sea por el tiempo de la condena o sanción penal

En la Figura 9 se presentan los resultados correspondientes a la pregunta sobre: ¿Considera usted que es necesario proponer una reforma jurídica al Artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal, con respecto a la revocatoria de la licencia de conducir en los delitos culposos de tránsito sea por el tiempo de la condena o sanción penal? De acuerdo con los resultados obtenidos en la encuesta, el 75% de los encuestados manifiesta la existencia de esta necesidad, mientras que el 25% considera que no.

3.2. Fundamentación jurídica de la propuesta

A diario se observa a través de los medios de comunicación como se suscitan infracciones de tránsito, quedando en evidencia que lo único que preocupa a las autoridades es el sancionar al culpable de dichos eventos, sin que se busque elemento de aplicación oportuna hacia los principios y derechos constitucionales para el infractor, pero lo que también debe ser tomado en cuenta es su rehabilitación luego de haber cometido la infracción, debido a que generalmente este hecho es un caso fortuito debido a que el infractor no tenía el interés de llevar a cabo actos ilícitos, por lo que la presente investigación tiene el enfoque hacia el respeto de los derechos y principios constitucionales que se encuentran menoscabados, siendo de suma importancia el abordar este tema como una muestra de confianza del marco jurídico ecuatoriano.

Por lo tanto es indispensable un análisis detallado y profundo sobre el principio de los derechos constitucionales y de los derechos que tienen los ciudadanos luego de haber recibido algún tipo de sanción por una infracción de tránsito, o de darse el caso por el cometimiento de un delito de tránsito. Es necesario considerarse que debe llevarse a cabo la argumentación que permita la prevalencia del mandato constitucional debido a que resultan fundamentales en el proceso.

3.3. Propuesta

En el análisis llevado a cabo para la elaboración de la presente investigación y considerando la información que fue recolectada para el análisis de la información obtenida en la investigación documental, así como también en la de campo a partir de las encuestas realizadas, los fundamentos jurídicos que contribuyen a la presentación del siguiente aporte práctico que se configura en el presente capítulo, los cuales son los siguientes:

Constitución de la República del Ecuador.

Artículo 66, numeral 3, donde se señala lo siguiente: Se reconoce y garantizará a las personas: 3. El derecho a la integridad personal: a) La integridad física, psíquica, moral y sexual.

Artículo 76, donde se menciona que: “En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes. 6. La

ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”

Artículo 392: “El Estado velará por los derechos de las personas en movilidad humana y ejercerá la rectoría de la política migratoria a través del órgano competente en coordinación con los distintos niveles de gobierno. El Estado diseñará, adoptará, ejecutará y evaluará políticas, planes, programas y proyectos, y coordinará la acción de sus organismos con la de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional”.

Código Orgánico Integral Penal

Artículo 371: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”

Artículo 376, donde sobre un delito culposo de tránsito se señala lo siguiente: “La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos”

En lo que respecta al transporte público, además de las sanciones que se encuentran establecidas y que ya han sido nombradas con anterioridad, se menciona también que tanto el propietario del vehículo como la operadora de transporte serán considerados como responsables solidarios por los daños civiles que hubiesen, sin que esto signifique algún tipo de perjuicio hacia las acciones administrativas que sean ejecutadas por medio del organismo de transporte competente por sobre la operadora.

En cuanto a si el cometimiento del delito de tránsito ocasionase alguna muerte, cuando el conductor se encuentre en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancia estupefacientes, sicotrópicas o de preparados que la contengan, esto no llega a ser catalogado como algún tipo de infracción, sino que por el hecho de haber consumido algún tipo de sustancias, ya se convierte en malicia y dolo en el hecho delictivo, en consecuencia la sanción se relaciona con la pena privativa de la libertad, y si el hecho en cuestión ocasiona la muerte de una o más personas, la pena alcanza los 10 y 12 años, lo que también incluye, como ya se ha analizado a lo largo de la investigación, la revocatoria definitiva de la licencia de conducir.

Esta situación puede ser analizada desde dos puntos de vista. Es posible establecer que la sanción de revocatoria se encuentra contraria al principio de legalidad, esto debido a que la pena privativa de la libertad, la misma que se encuentra establecida en el artículo 60 del Código Orgánico Integral Penal, no señala en ningún momento sobre la revocatoria definitiva de la licencia de conducir, en lo que corresponde a las sanciones en materia de tránsito, sino que en sus numerales 4 y 8 se expone la suspensión de la autorización o la licencia de conducir para cualquier tipo de vehículo y a la pérdida de puntos en la licencia de conducir en lo que respecta al cometimiento de infracciones o delitos de tránsito, no se menciona la revocatoria definitiva de la licencia de conducir.

Bajo esta premisa, se propone la reforma del artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal sobre la muerte causada por conductor en estado de embriaguez o que se encuentre bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, en cuanto al artículo 379 donde se tipifican las lesiones que son causadas por accidente de tránsito, donde queda estipulada la sanción que corresponde a la pena privativa de libertad y la revocatoria de la licencia de conducir. Sería importante eliminar la revocatoria de la licencia de conducir debido a que estos centros tienen como principal misión la rehabilitación y lo cual lo convertiría en un doble castigo.

Es importante que se añada el acompañamiento psicológico del conductor quien ha cometido un delito culposo de tránsito que pudiese ocasionarle daños psicológicos, así como también la educación en viabilidad durante el tiempo que se encuentre en el centro de privación de la libertad, considerando la posibilidad que en su último tercio de condena deba ser obligado a realizar trabajo social, el cual podría llevarse a cabo en las escuelas de conducción, tratando especialmente sobre temas relacionados con la conducción en estado de embriaguez o bajo sustancias psicotrópicas.

CAPÍTULO 4

DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente capítulo se presentan la discusión de los resultados de la investigación considerando los resultados obtenidos en la recopilación y análisis de los datos, así como también considerando lo que mencionan investigaciones similares y que contribuyen a darle validez a la investigación aquí presentada.

4.1. Discusión de los resultados

La constitución no ha escapado al proceso evolutivo de las cosas que surgen del ser humano, como otros aspectos, tiene que adaptarse a las condiciones requeridas para todas las etapas de la convivencia humana. Por tanto, se ha visto una tendencia ideológica brillante que basa sus principios en preceptos perfectos y coloca su esencia en la organización del país y la gestión del derecho y la justicia. Actualmente se ha observado que la Constitución ha sucumbido al pensamiento dominante de hoy y a esta parte del mundo reflexivo: el neoconstitucionalismo.

De acuerdo con cómo lo menciona Nuñez (2015) refiriéndose a dos de sus más famosos militantes, Roberto Viciano y Martínez Dalmau, que indica que esta variante del constitucionalismo se encuentra ligada a la dimensión política y estructural en el ejercicio del poder constituyente, sintiéndose más próximo a la doctrina política que hacia la teoría del Derecho. Al menos en términos generales, la constitución actual no solo sustenta su esencia en un catálogo de fuentes extremadamente diverso, sino que además, estaciona su estructura en dos líneas básicas: primero, la creación de normas responda a un adecuado proceso; segundo, su contenido es desarrollar los derechos fundamentales, no atacarlos (Ávila, 2012).

En la Constitución de la República del Ecuador se encuentra determinado de forma clara, donde se determina e identifica la facultad normativa, haciendo que se precise los órganos que se encuentran capacitados para ejercerla, lo cual significa, que sin ningún tipo de acusación, que la autoridad que se atribuya esta prerrogativa, sin fundamento y no establecido en la Constitución, no sólo estaría cometiendo algún tipo de ilegalidad, sino que podrían considerarse que sus actos son ilegítimos y por lo tanto vulneran de manera directa e indiscutible la esencia misma que forma parte de la Constitución, debido a que en ella se encuentran, cómo está claramente establecido, construido y

distribuido el poder del Estado, así como también se encuentra de forma clara dispuestos los límites en cuanto al ejercicio de la autoridad (Rousseau, 2003).

El problema que sigue es que el Consejo de la Judicatura es una institución puramente administrativa que interviene directamente en el ámbito judicial; asume la titularidad exclusiva del poder legislativo y establece normas adjetivas que involucran procedimientos penales de tránsito; viola lo dispuesto en la Constitución de la República. Como consecuencia de los hechos, obstruye el flujo de la justicia y elude el ejercicio de los principios básicos del Derecho Penal (Tamayo & Pino, 2019). En los delitos de tránsito, la revocación definitiva de la licencia de conducir es muy grave para cualquier persona. Aunque a través del cometimiento del delito pudo haber privado a una persona de la vida, el hecho de que esta revocación indefinida no sea razonable, porque todas las personas tienen derechos. También fue un comportamiento de tráfico culpable, no hubo dolo, por lo que la muerte fue causada involuntariamente, pero debido a un error accidental, se tuvo que pagar en forma a través de la pena. La revocación definitiva de la licencia de conducir es una sanción de por vida. Esto no le dará al infractor la posibilidad de corregir sus errores. Puede rehabilitarse y seguir conduciendo un vehículo. Por lo tanto, en estos casos, independientemente de si ha cumplido su encarcelamiento o no, no debe ser revocado definitivamente. En cambio, la licencia de conducir debe suspenderse hasta que la persona cumpla con su sanción.

Entre los derechos constitucionales que todas las personas poseen, se encuentra la posibilidad de desarrollar actividades económicas de forma individual o colectiva, En este sentido, si una persona comete un delito de tránsito y le es impuesta una sanción con la revocatoria definitiva de la licencia de conducir, puede caerse en una generalización, haciendo que los casos fortuitos sean tratados por igual con los reincidentes, haciendo que la sanción no responda al principio de igualdad.

La revisión de la literatura realizada ha permitido determinar que en el análisis del artículo 53 del código orgánico integral penal, donde menciona que no se impondrán penas más severas que las determinadas en los tipos penales de ese cuerpo legal, donde también se manifiesta que la duración de la pena debe ser determinado, y dónde establecido que las penas indefinidas son proscritas. Analizando este artículo, es posible determinar que la revocatoria indefinida de la licencia de conducir puede configurarse como una pena severa, debido a que una vez que el individuo pague su condena, continuará inhabilitado para poder conducir cualquier vehículo, contradiciendo otro

factor más del artículo analizado, donde se afirma que las penas indefinidas están proscritas.

En cuanto al Artículo 60 del mismo cuerpo legal, se puede afirmar después de su revisión y análisis que no consta la revocatoria definitiva a la licencia de conducir entre las penas no privativas a la libertad, lo cual también fue confirmado en esas respuestas que brindaron las personas a las que se encuestó, quienes afirmaron que no existe esta figura jurídica dentro de las penas no privativas de la libertad, que se encuentran enumeradas en el artículo 60 del Código Integral Penal, siguiendo con la lógica de lo manifestado la revocatoria indefinida de la licencia de conducir carece de legalidad de la pena, por todo lo mencionado en este apartado.

Mientras que, en el que respecta a las consecuencias jurídicas ocasionadas por la revocatoria indefinida de la licencia de conducir en los delitos de tránsito, donde se hace presente la vulneración de derechos constitucionales y legales, queda corroborado no sólo por las encuestas realizadas a los profesionales, sino también por el análisis documental realizado en la presente investigación. La revocatoria indefinida de la licencia de conducir afecta a los derechos de las personas, una vez que haya cumplido la pena por delito de tránsito, el condenado aún se encuentra que está imposibilitado de volver a conducir un vehículo, si esta persona tenía sus actividades económicas relacionadas con la movilidad y como herramienta su vehículo de trabajo se está vulnerando este derecho.

Una vez que la persona haya cumplido su pena, y en contextos en cómo se suscitó el delito de tránsito, es decir si esta persona no es reincidente, no tiene ningún tipo de alteración mental o física que le impida manejar un vehículo, debería restituirse su derecho a trabajar a través del uso de su vehículo por medio de otorgarle la licencia de conducir. Lo analizado hasta ahora pone en evidencia la necesidad de proponer una reforma jurídica al artículo 376 del código orgánico integral penal, en cuanto a la revocatoria indefinida de la licencia de conducir en los delitos de tránsito.

CONCLUSIONES

El Código Orgánico Integral Penal establece sanciones que hacen referencia a la pena privativa de la libertad y la revocatoria definitiva de la licencia de conducir hacia aquella persona que conduzca un vehículo estando en estado de embriaguez o que se encuentre bajo los efectos de sustancias estupefacientes, sicotrópicas o cualquier preparado que las contenga, y que ocasione la muerte de una o más personas.

La revocatoria definitiva de la licencia de conducir, que hace referencia a una sanción que es perpetua, y se efectúa cuando en delito culposo de tránsito el procesado ya se encuentra pagando una pena que le priva de su libertad como consecuencia de su accionar ante la ley.

Se considera que la revocatoria de la licencia de conducir al ser una sanción perpetua es una medida desigual, debido a que vulnera los derechos del procesado, cuando éste ya ha cumplido con la pena privativa de la libertad que se le impuso.

Después del análisis documental correspondiente en donde se estudió el artículo 60 del Código Orgánico Integral Penal sobre las penas no privativas de la libertad, se ha determinado que no existe la figura jurídica donde se establezca la revocatoria definitiva de la licencia de conducir. En este sentido, la revocatoria definitiva de la licencia de conducir no posee legalidad en la pena y por lo tanto restringe el contenido de los derechos constitucionales y afectan a la seguridad jurídica. Bajo este contexto se plantea la reforma jurídica del Artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal, con referencia a la revocatoria de la licencia de conducir, en los delitos culposos de tránsito.

RECOMENDACIONES

Llevar a cabo un análisis sobre la figura jurídica de la revocatoria definitiva de la licencia de conducir, la cual no existe dentro de las penas no privativas de la libertad en el Artículo 60 del Código Orgánico Integral Penal.

Por lo tanto se recomienda reconocer que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir carece de legalidad en la pena, debido a que aquellas no serán más severas que las que fueron determinadas en los tipos penales y quedan proscritas aquellas que hacen referencia a las penas indefinidas.

Se hace necesaria la reforma del Artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal, sobre la revocatoria de la licencia de conducir en aquellos delitos culposos de tránsito ya sea por el tiempo de la condena o sanción penal.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito. (2019). *Revocatoria de licencia de conducir por incapacidad física y mental o por pérdida de puntos*. Obtenido de https://www.gob.ec/index.php/tramites/buscar?search_api_fulltext=Inscripci%C3%B3n%20compa%C3%B1%C3%ADas&page=34
- Arias, J., Villasís, M., & Miranda, M. (2016). El protocolo de investigación III: la población de estudio. *Revista Alergia México*, 63(2), 201-206. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Ávila, R. (2012). *Los derechos y sus garantías. Ensayos críticos*. Quito: Centro de estudios y difusión de derecho constitucional.
- Belgin, H., Er, N., & Sümer, N. (2017). Traffic Violations and Errors: The Effects of Sensation Seeking and Attentio. *Conference: Driving Assessment Conference*, 395-402.
- Bonilla, J. (2010). Los paradigmas en la teoría jurídica. Transformaciones acerca de la interpretación sobre qué es el derecho. *Misión Jurídica*, 3(3), 101-115. Obtenido de <https://www.revistamisionjuridica.com/wp-content/uploads/2020/09/Los-paradigmas-en-la-teoria-juridica.-Transformaciones-acerca-de-la-interpretacion-sobre-que-es-el-derecho.pdf>
- Bramont, L. (1997). El error en el derecho penal. *Derecho y Sociedad*, 1(12).
- Cabanellas, G. (2003). *Diccionario Jurídico*. Buenos Aires: Editorial Heliasta .
- Cabezas, C. (2010). Los delitos de conducción bajo la ingesta de alcohol o sustancias estupefacientes como delitos de peligro. *Revista de Derecho (Valparaiso)*, 34, 227-280. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1736/173616611007.pdf>
- Cárdenas, T. O. (2021). Vulneración del derecho a la intimidad personal en procedimientos de contravenciones de tránsito. *FIPCAEC*, 6(2), 82-111. Obtenido de <https://fipcaec.com/index.php/fipcaec/article/view/389/693>
- Código Orgánico Integral Penal. (2014).
- Cohen, S. (20 de Noviembre de 2017). *La historia de las leyes de tránsito*. Obtenido de eHow: https://www.ehowenespanol.com/historia-leyes-transito-sobre_426021/
- Contreras, L. (2018). Reglas extrajurídicas y creaciones de riesgos toleradas o desaprobadas en los delitos culposos de homicidio y lesiones. *Política Criminal*, 13(25), 387-444. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/politcrim/v13n25/0718-3399-politcrim-37-01-00387.pdf>
- Del Sol, L., Tejada, E., & Mirabal, J. (2017). Los métodos teóricos: una necesidad de conocimiento en la investigación científico-pedagógica. *Edumecentro*, 9(4), 250-253.

- Díaz, N. (2010). Discusión jurisprudencial sobre el dolo eventual y la culpa con representación en delitos de homicidio ocasionados en accidentes de tránsito. *Revista Logos, Ciencia & Tecnología*, 1(2), 184-194. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/5177/517751799010.pdf>
- Durán, N. (2016). Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 12(1). Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-99982016000100010
- Eseverri, E. (2006). *Derecho Tributario, Parte General*. Valencia: Editorial Tirant.
- Espinosa, G. (1986). *La Mas Practica Enciclopedia Jurídica*. Quito: Editorial Instituto de Informática Legal.
- Farrajoli, L. (2008). *Democracia y garantismo*. Madrid: Editorial Trotta.
- Galarza, L. (2018). *Proporcionalidad de la pena de privación de libertad en los delitos de tránsito en el COIP*. Cuenca: Universidad del Azuay.
- Gallat, T. (1995). *Delitos de tránsito*. México: Gallat.
- Gallegos, B. (2010). *La responsabilidad en el delito de tránsito*. Quito: IMPUBLIC.
- Goldstein, M. (2008). *Diccionario Jurídico Consulto Magno*. Buenos Aires: Círculo Latino Austral S.A.
- Guambo, M., Navarro, M., Cangas, L., & Iglesias, J. (2020). Estudio sobre incongruencia en la decisión judicial por delito de tránsito por daños materiales concerniente a las instituciones de posesión y dominio. *Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina*, 8(2), 161-176. Obtenido de <http://www.revflacso.uh.cu/index.php/EDS/article/view/521/633>
- Herrán, O. (2013). El alcance de los principios de la administración de justicia frente a la descongestión judicial en Colombia. *Prolegómenos. Derechos y Valores*, 16(32), 105-122.
- Herrera, M. (2008). La Sentencia. *Gaceta Labora*, 14(1), 133-156. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/336/33614106.pdf>
- Khusainova, R., Shilova, Z., & Curteva, O. (2016). Selection of Appropriate Statistical Methods for Research Results Processing. *Mathematics Education*, 11(1), 303-315. Obtenido de <https://www.iejme.com/download/selection-of-appropriate-statistical-methods-for-research-results-processing.pdf>
- Mayer, L., & Vera, J. (2018). Autorización de plantas de revisión técnica e imputación objetiva en delitos culposos del tráfico vehicular. *Revista de Derecho*(31), 327-345. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/revider/v31n1/0718-0950-revider-31-01-00327.pdf>

- Molina, S. (2017). El método de análisis y síntesis y el descubrimiento de Neptuno. *Estudios de Filosofía*, 1(55), 30-53. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/3798/379853583003/379853583003.pdf>
- Moreno, I. (2016). *Delitos de tránsito y el principio de proporcionalidad*. Ambato: Universidad Regional Autónoma de Los Andes.
- Nizama, M., & Nizama, L. (2020). El enfoque cualitativo en la investigación jurídica, proyecto de investigación cualitativa y seminario de tesis. *VOX JURIS*, 38(2), 69-90.
- Núñez, I. (2015). Explorando el neoconstitucionalismo a partir de sus tesis principales: "Black holes & Revelations". *Ius et Praxis*, 21(1), 315-343. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/197/19742266009.pdf>
- Orellana, D., & Sánchez, M. (2006). Técnicas de recolección de datos en entornos virtuales más usada en la Investigación Cualitativa. *Revista de Investigación Educativa*, 24(1), 205-222. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/2833/283321886011.pdf>
- Ortíz, M. (2016). *La revocatoria definitiva de la licencia de conducir y la vulnerabilidad del derecho al trabajo, en los delitos culposos de tránsito*. Loja: Universidad Nacional de Loja. Obtenido de <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/17533/1/Maritza%20Ortiz.pdf>
- Ossorio, M., & Cabanellas, G. (2010). *Diccionario de Derecho*. Buenos Aires: Heliasta.
- Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International Journal of Morphology*, 35(1), 227-232. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>
- Pazmiño, R. (2019). *Los factores de riesgo y las infracciones de tránsito*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Pérez, E. (2009). *Derecho Administrativo*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Pérez, L. (1964). *Introducción a la filosofía del derecho*. Madrid: Taurus.
- Pulido, M. (2015). Ceremonial y protocolo: métodos y técnicas de investigación científica. *Opción*, 31(1), 1137-1156. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/310/31043005061.pdf>
- Quesada, A., & Medina, A. (2020). Métodos teóricos de investigación: análisis - síntesis, inducción - deducción, abstracto - concreto e histórico - lógico. *Monografías 2020*, 1-23.
- Quichuela, C. (04 de Julio de 2014). *Contravenciones de Tránsito*. Obtenido de Derecho Ecuador: <https://www.derechoecuador.com/contravenciones-de-transito>

- Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (s.f.).
- Restrepo, M. (2016). Formulación de un paradigma para la investigación judicial. *Dialogos de saberes*, 1(44), 145-156.
- Rodríguez, A., & Pérez, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista de la Escuela de Administración de Negocios*, 1(82), 179-200. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/ean/n82/0120-8160-ean-82-00179.pdf>
- Rodríguez, A., & Pérez, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 1(82), 1-26. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/206/20652069006.pdf>
- Rojas, C. (2019). *La prisión preventiva en los delitos tránsito. Análisis de casos*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar .
- Rousseau, J. (2003). *El Contrato Social*. Buenos Aires: La Página.
- Sáenz, M. (2014). Los homicidios culposos en Costa Rica: Análisis del periodo. *Revista de Ciencias Sociales (Cr)*, 2(144), 159-181. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/153/15333872010.pdf>
- Santamaría, R. (2018). Sobre el concepto de revocación en Derecho Administrativo. *Revista de Administración Pública*, 1(207), 177-207.
- Song, Z. (2017). The debate between empirical and broader phenomenological approaches to research. *Tourism Management*, 58, 307-311. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0261517716000327>
- Tamayo, F., & Pino, E. (2019). Derechos Humanos de los niños, niñas y adolescentes en los procesos Arbitrales. *IUSTITIA SOCIALIS*, 4(7), 97-114.
- Tarrío, M. (2004). *Teoría finalista del delito y dogmática penal*. Buenos Aires: Ediciones Cathedra Jurídica.
- Trillo, M. (2014). Evolución legislativa de la educación vial en España: nuevos retos para educadores e instituciones. *Ensaio: Avaliação e Políticas Públicas em Educação*, 22(82), 131-147. Obtenido de Ensaio: Avaliação e Políticas Públicas em Educação: <https://www.redalyc.org/pdf/3995/399534053007.pdf>
- Vaca, R. (2015). *Derecho procesal penal ecuatoriano*. Quito: Ediciones Legales.
- Valencia, J., & Marín, M. (2018). Investigación teórica, dogmática, hermeneútica, doctrinal y empírica de las ciencias jurídicas. *Ratio Juris*, 13(27), 17-26.
- Vargas, R., & Castillo, L. (2014). La sanción penal de los conductores ebrios en Colombia: entre las dificultades dogmáticas y la ausencia de una política criminal coherente. *Civilizar. Ciencias Sociales y Humanas*, 14(26), 67-85.

- Ventura, J. (2017). ¿Población o muestra?: Una diferencia necesaria. *Revista Cubana de Salud Pública*, 43(4), 648-649. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/214/21453378014.pdf>
- Villalba, D. (2021). La prescripción de infracciones de tránsito detectadas por radar y el Debido Proceso en Ecuador. *Dominio de Las Ciencias*, 7(3), 528-548. Obtenido de <https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/2009/4130>
- Villanueva, R. (2004). *Teoría del delito*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Zabala, J. (2010). *Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica*. Guayaquil: Edilexa S.A.

Anexos
Instrumento de Investigación



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
MAESTRIA EN DERECHO Y JUSTICIA CONSTITUCIONAL
ENCUESTA

1. ¿Se encuentra de acuerdo con la sanción de revocatoria definitiva de la licencia de conducir en los delitos de tránsito?
Si
No

2. ¿Considera usted que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir es una sanción perpetua cuando en un delito de tránsito ya se paga una pena?
Si
No

3. ¿Considera usted que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir es desigual porque afecta el derecho a desarrollar actividades económicas de forma individual?
Si
No

4. ¿Se encuentra de acuerdo con que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir al ser una sanción perpetua afecta el derecho al trabajo, una vez que se ha cumplido con la pena privativa de la libertad?
Si
No

5. ¿Considera usted que la licencia de conducir para muchas personas es su sustento económico y que el ser condenado por un delito de tránsito no implica que de por vida se le niegue el derecho a conducir un vehículo después de cumplir con la pena impuesta por la autoridad correspondiente?

Si
No

6. ¿Considera usted que existe la figura jurídica de revocatoria definitiva de la licencia de conducir dentro de las penas no privativas de la libertad en el Art. 60 del Código Orgánico Integral Penal?

Si
No

7. ¿Cree usted que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir carece de legalidad en la pena, que aquellas no serán más severas que las determinadas en los tipos penales y quedan proscritas las penas indefinidas?

Si
No

8. ¿Considera usted que la revocatoria definitiva de la licencia de conducir restringe el contenido de los derechos constitucionales en afectación de la seguridad jurídica?

Si
No

9. ¿Considera usted que es necesario proponer una reforma jurídica al Artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal, con respecto a la revocatoria de la licencia de conducir en los delitos culposos de tránsito sea por el tiempo de la condena o sanción penal?

Si
No