

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

PROGRAMA CARRERA DE JURISPRUDENCIA



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

TEMA:

LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO ORIGINADAS EN LA CIUDAD DE VINCES Y SUS CONSECUENCIAS LEGALES EN CONDUCTORES Y PEATONES CON LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL.

POSTULANTE:

CARLOS RICAURTE NIVELA

VINCES - ECUADOR

AÑO: 2011



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
PROGRAMA CARRERA DE JURISPRUDENCIA

EL TRIBUNAL EXAMINADOR DEL PRESENTE TRABAJO INVESTIGATIVO, TITULADO: LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO ORIGINADAS EN LA CIUDAD DE VINCES Y SUS CONSECUENCIAS LEGALES EN CONDUCTORES Y PEATONES CON LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

PRESENTADO POR EL SEÑOR **CARLOS RICAURTE NIVELA**
OTORGA LA CALIFICACIÓN DE

.....
EQUIVALENTE A:
.....

TRIBUNAL:

DECANO o DELEGADO

SUBDECANO o DELEGADO

DELEGADO H.
CONSEJO DIRECTIVO

SECRETARIO

Babahoyo, Octubre del 2011



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

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

APROBACIÓN DEL TUTOR DE TESIS

Babahoyo, Noviembre del 2011

En mi calidad de Tutor de Tesis titulada “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO ORIGINADAS EN LA CIUDAD DE VINCES Y SUS CONSECUENCIAS LEGALES EN CONDUCTORES Y PEATONES CON LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL”, presentada por el señor **CARLOS RICAURTE NIVELA**, Egresado de la Carrera Programa de Jurisprudencia, Certifico que aprobó su trabajo práctico de investigación, el cual cumple el aspecto metodológico y reúne los requisitos establecidos por la Facultad.

Solicito que sea sometido a la evaluación del Jurado Examinador que el Honorable Consejo Directivo designe.

Lcdo. Eduardo Galeas Guijarro
TUTOR DE TESIS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHoyo

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

APROBACIÓN DE LECTOR DE TESIS

Babahoyo, Noviembre del 2011

En mi calidad de Lector de Tesis titulada “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO ORIGINADAS EN LA CIUDAD DE VINCES Y SUS CONSECUENCIAS LEGALES EN CONDUCTORES Y PEATONES CON LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL”, presentada por el señor **CARLOS RICAURTE NIVELA**, Egresado de la Carrera Programa de Jurisprudencia, Certifico que aprobó su trabajo práctico de investigación, el cual cumple los requisitos establecidos por la Facultad, en los aspectos metodológicos y contenido legal de la propuesta planteada.

Solicito que sea sometido a la evaluación del Jurado Examinador que el Honorable Consejo Directivo designe.

Ab. Agustín Rosado Medina
LECTOR DE TESIS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

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

CERTIFICADO DE AUTORÍA DE TESIS

Babahoyo, Noviembre del 2011

YO, CARLOS RICAURTE NIVELA, portador de la Cédula de Ciudadanía N. 120041647_5, estudiante del Seminario de Tesis, previo a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, declaro que soy autor del presente trabajo de investigación jurídica, el mismo que es original, autentico y personal.

Todos los efectos académicos legales que se desprenden del presente trabajo es responsabilidad exclusiva del autor.

CARLOS RICAURTE NIVELA

DEDICATORIA

El presente desarrollo es el fruto de mis años de estudios, el que se logró conseguir exitosamente, gracias al apoyo dado por el ser supremo y mi mujer, quienes siempre estuvieron junto a mí; a mi Dios por darme vida y a mi compañera sentimental por darme aliento a seguir

Ellos quisieron verme triunfar para obtener una nueva distinción Universitaria.

Reconociendo, con devoción y cariño, dedico a ellos este sencillo y bello trabajo de investigación

Por siempre ellos

AGRADECIMIENTO

Deseo exteriorizar mi profundo agradecimiento a la Universidad Técnica de Babahoyo en la persona de su Rector Ing. Bolívar Lupera Icaza, por haber apoyado que ciudadanos del cantón Vinces podamos optar por una nueva opción profesional. Al Doctor Vicente Icaza Cabrera, por dar prestigio al dirigir con rectitud y conocimiento de causa el área administrativa y académica de esta carrera profesional. A todos los docentes que han contribuido con el conocimiento de la ciencia del Derecho. Al Lcdo. Eduardo Galeas Guijarro y Ab. Agustín Rosado, por guiarnos en el desarrollo del trabajo de investigación. A todos aquellos que de manera indirecta han aportado con ideas, conocimientos, para una buena formación académica.

RESUMEN

El presente estudio se ha realizado cuando se determina que de acuerdo a la nueva Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, conductores y peatones son sancionados severamente por el cometimiento de infracciones de tránsito, y que en nuestro medio no se ha socializado esta Ley que esta en vigencia, sobre todo en el sector de peatones, por lo cual esta investigación analizada la realidad actual sobre la temática en la ciudad de Vinces y propone recomendaciones como talleres para socializar y reformas legales para una mejor aplicación de la Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

INTRODUCCION

La Comisión de Tránsito del Ecuador da a conocer las estadísticas de heridos y muertos como consecuencia de los accidentes de tránsito ocurridos durante los años 2009 y 2010 donde ha habido un repunte significativo.

así mismo la Comisión de Tránsito del Ecuador hace referencia a estas cifras, porque los accidentes de tránsito en su mayoría son producto de la falta de conciencia de los conductores y peatones que hace caso omiso a las normas de tránsito, lo cual nos conlleva a hacernos una reflexión sobre la responsabilidad que debemos tener al conducir un vehículo o transitar por las vías.

Es importante que los ciudadanos demuestren un cambio de aptitud en lo que a educación y seguridad vial corresponde. Si bien es cierto, las instituciones rectoras del tránsito tienen responsabilidad en el tema, es indispensable contar con la colaboración de la ciudadanía. La madurez de una sociedad se demuestra, en la capacidad de obrar por responsabilidad propia, y no por imposición de la Ley.

El estudio desarrollado se inicia con un análisis de la Ley para determinar cuales son los tipos de faltas a la misma y como son sancionados, donde encontramos que no existe un verdadero control sobre la identificación de los infractores, cuando por medio de la prensa nos da a conocer que choferes de transporte público tienen hasta doscientos puntos perdidos y siguen haciendo uso de su credencial de manejo sin ningún problema.

En el documento también encontramos encuestas aplicadas a los actores directos de la investigación, donde hacemos un análisis a los resultados de los

mismos y verificamos nuestras hipótesis planteadas, describimos la aplicación de la metodología investigativa

Al final del documento determinamos conclusiones y proponemos recomendaciones para superar el problema detectado, también dentro de la propuesta esta una reforma a la Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

CAPITULO I

CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMICO.

1.1 TEMA

LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO ORIGINADAS EN LA CIUDAD DE VINCES Y SUS CONSECUENCIAS LEGALES EN CONDUCTORES Y PEATONES CON LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

1.1.1. PROBLEMA

¿Qué consecuencias legales en conductores y peatones de la ciudad de Vinces, tiene el cometimiento de contravenciones de tránsito, con la aplicación de la nueva Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial?

1.1.2. Enunciado el problema.

La publicación en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la aprobación del Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376, de fecha 3 de junio del año 2.009, presenta un nuevo marco jurídico para peatones y conductores de vehículos; consideramos que era necesario una nueva Ley de Tránsito, que permita regular el transporte y la circulación vial dentro de la República del Ecuador.

Para expedir la nueva Ley de Tránsito, se considero:

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

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

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

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

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

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

Que, es necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vía”¹

¹ LEY DE TRANSITO ECUADOR.

Dentro de la Nueva Ley de Transito se instituyó el sistema de reducción puntos a las licencias de conducir, por el cometimiento de infracciones de tránsito, y estableció una nueva clasificación a las contravenciones, entre ellas: Leves de primera, segunda y tercera clase; graves de primera, segunda y tercera clase y muy grave.

El presente estudio busca determinar cuales son los verdaderos motivos que inducen a los conductores de vehículos a cometer todo tipo de infracciones de tránsito, lo cual origina que se vean involucrados en un proceso judicial sumarísimo.

Por medio del estudio buscamos hacer conocer a la ciudadanía de la ciudad de Vinces que existen 92 tipos de contravenciones de tránsito, las mismas que son sancionadas con multa que comprende desde el cinco por ciento hasta el cien por ciento de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de puntos en la licencia de conducir vehículos, desde 1.5 hasta 10 puntos; veinte horas de trabajo comunitario; privación de la libertad por tres días; y, retención del vehículo por veinticuatro horas.

Estos son los problemas que día a día enfrentan los conductores en la ciudad de Vinces y que es una problemática nacional, esto lo reafirmaremos más adelante en el presente estudio.

Por lo descrito, nos preguntamos:

¿Puede la identificación de las contravenciones de tránsito vinculadas a razones de índole social y cultural de los usuarios de las vías públicas en la ciudad de Vinces?

¿Cómo el desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito, influye en los conductores de vehículos y en los peatones en la comisión de contravenciones de tránsito?

¿Realizar un diagnóstico que permita conocer si los organismos de control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial socializaron la nueva Ley de Tránsito?

¿Se puede estructurar una guía legal que indique las contravenciones de tránsito, socializarla y validarla entre los conductores de vehículos y peatones de la ciudad de Vinces?

Estas interrogantes, las dilucidamos por medio del presente estudio en el campo legal.

1.2. **DELIMITACION DE LA INVESTIGACION**

Nosotros día a día nos encontramos con el cometimiento de delitos e infracciones de tránsito, las mismas que con la actual Ley son castigadas con mas dureza, esos delitos e infracciones no solamente es una acto que se desarrolla en la ciudad de Vinces, sino en todo el País, por lo cual nuestro estudio ha considerado los siguiente parámetros:

CATEGORÍA: Constitución de la República del Ecuador.
Ley Orgánica de transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

POBLACIÓN: Abogados de libre ejercicio profesional
Ciudadanos de la ciudad de Vinces

LUGAR: Ciudad de Vinces

TEMPORALIDAD: Año 2010.

1.3 OBJETIVOS.

1.3.1 OBJETIVO GENERAL.

Determinar las contravenciones de tránsito que se cometen en la ciudad de Vinces, tiene consecuencias legales en los conductores y peatones de esta ciudad de acuerdo a la Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.

Para describir el proceso que se va a desarrollar en la investigación, presentamos los objetivos específicos, los mismos que se van a verificar al final del estudio. Estos son:

Determinar las razones de índole social y cultural de los usuarios de las vías públicas en el cometimiento de contravenciones de tránsito.

Identificar el nivel de conocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito y su influencia en conductores de vehículos y en peatones en el cometimiento de contravenciones de tránsito

Conocer si los organismos de control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial socializaron la nueva Ley de Tránsito.

Proponer una Reforma a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

1.4 DERECHO COMPARADO

Argentina

Normas vigentes

Ley No. 24.449, Ley de Tránsito, publicada el 10 de febrero de 1995.

Decreto No. 779 de 1995, reglamentario de la Ley No. 24.449.

Ley No. 23.348 de Educación Vial de 1986 sobre educación vial.

Decreto No. 1.320 de 1988, reglamentario de la Ley No. 23.348.

Programas de Prevención.

El art. 9 de la Ley No. 24.449, amplía los alcances de la Ley No. 23.348 y dispone incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario. Dispone que se deben instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la ley en la enseñanza técnica, terciaria y universitaria.

El art. 4 de la Ley No. 24.449 crea el Consejo Federal de Seguridad Vial, el cual está integrado por todas las provincias, el Gobierno Federal y la Capital Federal. Su objetivo es armonizar los intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de cumplir con los objetivos de la Ley.

El Consejo Federal de Educación Vial, integrado por los directores de tránsito de las 24 provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los ministros de educación, tiene por fin promover la educación vial.

Medidas de Seguridad

La Ley No. 24.449 establece que las edades mínimas para conducir son: 21 años para camiones y vehículos de transporte de pasajeros, emergencia o seguridad, 16 años para ciclomotores y 17 años para las categorías restantes (automóviles y motonetas). Entre los requisitos para obtener la licencia de conducir, se mencionan saber leer y escribir y presentar una declaración jurada de que no se padecen ciertas afecciones, un examen médico y psicofísico, y un examen teórico y práctico. La ley dispone medidas de seguridad obligatorias entre las que se señalan lo relativo a las características de frenos, suspensión, calidad de neumáticos, normas de construcción, relación peso-dimensión-potencia y otras, y menciona también lo referente a unidades de transporte urbano de pasajeros, motocicletas y bicicletas (art. 30). La ley regula también sobre sistemas de iluminación y luces adicionales (art. 31 y 32), requisitos para circular (art. 40), normas de tránsito (prioridades, adelantamiento, giros, vías con semáforos —arts. 41 a 46—), velocidades (arts. 50 a 52), nor-

mas para vehículos de transporte (arts. 53 a 58) y normas de tránsito para peatones y discapacitados (art. 38).

El art. 34 dispone la revisión técnica obligatoria. La norma contempla también lo referido a la señalización (art. 22) y los requisitos para automotores, tales como traba de seguridad para niños en puertas traseras, sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas, sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo, y bocina de sonoridad.

El art. 67 dispone que las autoridades locales competentes deban organizar el Sistema de Evaluación y Auxilio para Emergencias para prestar, requerir y coordinar los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales. Dichas autoridades centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del hecho y su forma de traslado hacia los centros médicos.

El Anexo C del Decreto No. 779 trata detalladamente el uso de cinturón de seguridad en los diferentes tipos de vehículos. El mismo es de carácter obligatorio. Contiene normas educacionales en la materia y sanciones. Reglamenta también el uso de cabezales de seguridad. El Anexo L establece el Sistema de

Señalización Vial Uniforme.

La Ley No. 24.449 también dispone mantener cierta distancia entre vehículos, prohíbe circular con cargas o elementos que obstaculicen la

visibilidad y utilizar auriculares o sistemas de comunicación manual y continua, lo que incluye teléfonos celulares (Art. 48 inciso X).

Para licencias en las categorías transporte de pasajeros, cargas peligrosas y cargas generales, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte expide un certificado de aptitud psicofísica conforme a la Resolución S.T. N°444/99.

Los Decretos Nos. 1.842 de 1973 y 2.658 de 1979 crean la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que es el organismo nacional facultado para modificar y disponer las normas de especificación técnica a las que deberán ajustarse los componentes de seguridad del vehículo (Decreto No. 779, Anexo B).

Dicho Decreto, en su Anexo T, crea el Sistema Nacional de Seguridad Vial, que comprende las políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, el registro y la sistematización de datos, las funciones ejercidas por el Consejo Federal de Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito. Tales organismos deben coordinar sus cometidos.

El art. 8 de la Ley 24.449 crea el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

Deben comunicarse a dicho Registro los datos de las licencias para conducir de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil. El registro debe ser consultado antes de cada

trámite nuevo o para todo proceso contravenciones o judicial relacionado con la materia. El mismo compilará también estadísticas accidentes, seguros y datos del parque vehicular, y adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información. Este registro todavía no ha sido implementado en el orden nacional.

Alcohol y otras sustancias

La Ley 24.449 establece impedimentos y prohibiciones para conducir en estado de intoxicación alcohólica o habiendo ingerido estupefacientes o ciertos medicamentos. El art. 73 establece un control preventivo para determinar si el conductor se encuentra en estado de intoxicación. La Policía Federal o las provinciales están a cargo de realizar la prueba de alcoholemia. Las leyes provinciales nacionales de tránsito disponen que quien se niegue a dicha prueba se presume alcoholizado y se le pueden aplicar las sanciones correspondientes. Constituye una falta muy grave.

Bolivia

Normas vigentes

Decreto Ley No. 10.135, del 16 de febrero de 1973, Código Nacional de Tránsito.

Tiene por objeto regular el tránsito por las vías terrestres de la República.

Resolución Suprema No. 187.444 del 8 de junio de 1978, Reglamento del Código

General del Tránsito.

Decreto Supremo No. 17.696 de 1980. Establece las señales de tránsito obligatorias.

Programas de prevención

El art. 434 del Reglamento establece la inclusión de la asignatura de tránsito en los planes oficiales de enseñanza de los niveles básicos e intermedios. Dichos programas deberán ser elaborados por la Dirección General de Tránsito y aprobados por el Ministerio de Educación y Cultura.

Medidas de seguridad

El Código de Tránsito se divide en capítulos que se refieren a vías públicas, vehículos, circulación de vehículos, motocicletas, motonetas y bicicletas. Establece normas sobre adelantamientos, señales de circulación, giros, prioridades, maniobras prohibidas, cruces, uso de luces y bocina, reglas de circulación del transporte público y distancias entre vehículos. Dispone inspecciones, fija velocidades y establece normas de estacionamiento, paradas, señales de tránsito, pasajeros, carga, conductores, requisitos para conducir, derechos y deberes del conductor, servicios públicos y lo relativo a placas de identificación de vehículos. El Capítulo XI del Reglamento detalla normas aplicables a los peatones. En relación

con las motonetas, prescribe el uso obligatorio de casco y de un dispositivo protector de los ojos. No exige el uso de casco o material reflectante en las bicicletas. Con respecto a las inspecciones, el Reglamento (Capítulo VI) dispone que las mismas sean periódicas y que se tenga especial cuidado en la revisión de los frenos, dirección y luces. El Título III del Reglamento se refiere a los requisitos para obtener licencia de conducir en sus distintas categorías. Para conducir automóviles o vehículos particulares es necesario tener 18 años, presentar certificados médicos que acrediten buenas condiciones de salud y visión normal, ambos otorgados por médicos de la Dirección General de Tránsito.

También se debe remitir un certificado de buena conducta y haber cumplido con el ciclo intermedio de educación. Los conductores profesionales, además de cumplir con los requisitos anteriores deben ser mayores de 21 años. El Capítulo III del mencionado Título reglamenta lo relativo a tribunales examinadores para quienes soliciten licencias. Al respecto, se requiere que los motociclistas y ciclistas aprueben un examen teórico y práctico de manejo, y un examen psicotécnico. El Reglamento regula además lo relativo a los servicios públicos, las autoridades de tránsito, registro de vehículos, faltas, sanciones y normas para aplicar las sanciones. El art. 387 del Reglamento dispone que todo accidente o infracción debe registrarse en la ficha de cada conductor en el Departamento Nacional de Brevets de La Paz, quedando obligadas las jefaturas departamentales de tránsito a elevar el correspondiente parte. El Reglamento

regula también la habilitación y funcionamiento de las escuelas de conducción.

Ni el Código de Tránsito ni el Reglamento hacen referencia al uso del cinturón de seguridad, al transporte de menores y al uso de teléfonos celulares mientras se conduce.

Alcohol y otras sustancias

El art. 380 establece infracciones y sanciones y dispone multas, y en caso de reincidencia, inhabilitación o suspensión definitiva a quienes conduzcan vehículos en estado de embriaguez ocasional, por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efecto de drogas, narcóticos u otros alucinógenos. Si a consecuencia del estado de embriaguez se causara la muerte o lesiones graves a una persona, procede la suspensión definitiva del conductor responsable (inciso 3). Se fija también multa a los peatones que circulen en la vía pública en manifiesto estado de embriaguez (inciso 18).

Brasil

Normas vigentes

Código de Tránsito Brasileño, Ley No. 9.503 del 23 de septiembre de 1997.

El Código esta reglamentado mediante numerosas resoluciones y normas.

Programas de prevención

El Capítulo VI del Código de Tránsito dispone que los programas de educación deben ser coordinados entre cada entidad miembro del Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN) conforme a las directivas que dicho organismo fije. Establece campañas de prevención y programas de educación en escuelas y que los ministerios de salud, educación y deportes, trabajo, transporte y justicia, por intermedio de CONTRAN, deberán desarrollar y establecer programas destinados a la prevención de colisiones y atropellos por vehículos. Las empresas que contraten conductores profesionales deben dictar cursos de conducción defensiva y primeros auxilios. Una suma equivalente a 10% del seguro obligatorio se debe destinar a programas de prevención.

Entre los programas de salud desarrollados por el Ministerio de Salud está el Programa Salve, orientado a reducir los accidentes de tránsito vehicular

Medidas de seguridad

El Código de Tránsito establece en su Capítulo III normas generales de circulación y conducta e incluye: vías de circulación, sentidos, adelantamientos, uso de luces, estacionamiento, carga y descarga, vehículos de tracción a sangre, motocicletas y velocidades permitidas, entre otros asuntos. El Capítulo IV contiene normas aplicables a peatones y vehículos no motorizados. El Capítulo VII se refiere a la señalización. El Capítulo IX dispone sobre la seguridad e identificación de los vehículos. El Có-

digo incorpora también el uso obligatorio del cinturón de seguridad en distintos vehículos (art. 105), uso obligatorio del cabezal de seguridad (art. 105) y prohíbe el uso de cortinas, persianas y mensajes publicitarios en automóviles, que puedan distraer la atención de conductores. El Capítulo XI trata del registro de vehículos y el Capítulo XII regula lo relativo a una licencia anual para circular, que es otorgada luego de realizada una inspección de seguridad del vehículo. En cuanto a la emisión de la licencia de conducir, es necesario saber leer y escribir, ser penalmente imputable, aprobaron examen de aptitud física y mental, y otro teórico y práctico (arts. 146 a 148).

Conforme al art. 65 del Código, el uso de cinturón de seguridad es obligatorio para todos los pasajeros.

La Portaria No. 849 de 1994 dispone que los automóviles deban estar provistos de cinturón de seguridad para el conductor y cada pasajero. Los menores de 12 años y de altura inferior a 1,50 m deben usar un sistema de retención adaptados su peso. Si el vehículo no lo tuviera, deben usar cinturón de seguridad siempre que sean mayores de 3 años. Los menores de 3 años deben ser transportados con un sistema de retención adaptado a su tamaño y peso.

No existen disposiciones específicas que prohíban conducir mientras se habla por un teléfono celular, pero el Código dispone que el conductor debe llevar siempre sus dos manos al volante (salvo excepciones), lo que implícitamente se interpreta como una prohibición. El uso obligatorio

de cascos no está incluido entre el equipamiento obligatorio para ciclistas, pero es obligatorio para quienes viajen en motocicletas y ciclomotores. Estos deben llevar también protectores de la visión.

Alcohol y otras sustancias

Conforme al art. 269 del Código de Tránsito, las autoridades, dentro de su competencia, pueden realizar pruebas de alcohol u otras sustancias que crean dependencia. El art. 276 prohíbe conducir en estado de ebriedad o intoxicación, y compete al CONTRAN fijar los límites permitidos de alcohol en la sangre (0,6gr/1.000 cc.). Todo conductor involucrado en un accidente de tránsito que genere daños será sometido a pruebas para comprobar si estaba bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.

Chile

Normas vigentes

Ley de Tránsito de Chile No. 18.290 de 1984. Tiene aplicación en todo el territorio de la República. Las municipalidades dictan las normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus respectivas comunas, complementarias de las emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no pudiendo contemplar disposiciones contradictorias con las establecidas por dicho Ministerio. El Cuerpo de Carabineros de Chile y los inspectores fiscales y municipales son los encargados de vigilar el cumplimiento de la Ley.

Programas de prevención

El Título II de la Ley No. 18.290 se refiere a la enseñanza de normas de tránsito.

Dispone que el Ministerio de Educación deberá contemplar que los programas de los establecimientos de educación básica y media del país cuenten, entre sus actividades permanentes, la enseñanza de las disposiciones que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas y los medios de transportes.

La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) aplica las medidas para llevar a cabo los planes de educación. La CONASET es un organismo interministerial creado mediante Decreto Supremo No. 223 del 27 de diciembre de 1993 para asesorar al Presidente de la República y está a cargo de todo lo relativo a la seguridad vial.

El Decreto No. 61 del 12 de abril de 1984, establece como obligatoria la enseñanza de las normas de tránsito.

El Decreto No. 28 del 6 de febrero de 1985 aprueba las Unidades Didácticas para la Educación de Tránsito en Educación Parvulario, General Básica y Enseñanza Media

Medidas de seguridad

El Título I de la Ley No. 18.290 se refiere al otorgamiento de licencias de conducir. La edad mínima para obtener licencia no profesional es de 18 años, pero excepcionalmente se podrá otorgar esta licencia a postulantes que sean mayores de 17 años, que hayan aprobado un curso en una

escuela de conductores y estén debida y expresamente autorizados por sus padres, apoderados o representantes legales. Las licencias son expedidas por cada municipalidad y los postulantes deben acreditar idoneidad moral, física y psíquica, y conocimientos teóricos y prácticos de conducción, así como de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el tránsito público. El Título V regula las condiciones técnicas y las medidas de seguridad indispensables establecidas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Además, dispone normas sobrecarga, sistemas de frenos, luces, bocinas, visibilidad de los automotores y espejo retrovisor. Prescribe también que los automotores deben contar obligatoriamente con rueda de auxilio, botiquín de emergencia y dos cuñas, dispositivos reflectantes para casos de emergencia y extintor de incendios (art. 79). El uso de cinturones de seguridad es obligatorio en los asientos delanteros. El Título VI se refiere a los vehículos de locomoción colectiva y el Título VII a la señalización y señales luminosas. Este establece normas con respecto al sentido de circulación, retrocesos, adelantamientos, distancias entre vehículos, normas para bicicletas y motocicletas y maniobras de viraje. El Título XI se refiere al derecho de preferencia de paso, el Título XII a velocidades, el Título XIII a estacionamiento y detención, el Título XIV a normas sobre uso de vías, y el Título XV a responsabilidad por colisiones y atropellos por vehículos.

El Decreto Supremo 30 de 1985 regula lo relativo al uso de cinturones de seguridad. Esta disposición se complementa con el Decreto Supremo No. 26 de 2000 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Su uso

es obligatorio para quienes viajen en los asientos delanteros. No se encontraron normas referidas al transporte de menores.

Esta prohibido que el conductor fume o use un teléfono celular o un sistema de audio personal (walkman). La legislación de tránsito chilena no considera explícitamente este hecho, sino que lo sanciona bajo la figura de no estar atento a las condiciones de tránsito (Título IX, conducción) y lo califica como una falta leve.

Conforme al art. 94 de la Ley, las municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación. La revisión técnica comprende, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna. No surge del texto legal que la misma se realice en forma periódica. La Ley prevé el Registro Nacional de Conductores dónde se registran las infracciones cometidas. El Cuerpo de Carabineros de Chile publica el Anuario Estadístico de Accidentes por medio de la Subdirección de Tránsito y Servicios Especiales, utilizando la información recopilada a lo largo del país por las diferentes unidades operativas institucionales.

Conforme al art. 84 de la Ley, todo conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar casco protector reglamentario. Dicha norma no se aplica a las bicicletas, las que sí deben contar con material reflectante.

Alcohol y otras sustancias

Ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre en condiciones físicas deficientes o bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes (art. 115 de la Ley). El Cuerpo de Carabineros está a cargo de realizar pruebas para comprobar el consumo de alcohol. Si la prueba de alcoholemia marca entre 0,5 gr/l y 0,99 gr/l de sangre, se considera que es una infracción gravísima a la Ley de Tránsito. Esta infracción se sanciona con una multa y la suspensión de la licencia de conducir por un período de 10 a 90 días

Colombia

Normas vigentes

Decreto No. 769 de agosto de 2002. El Nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre deroga el anterior del año 1970 y recopila todas las normas dispersas del transporte fijando los parámetros de comportamiento de los conductores.

Rige con carácter obligatorio desde el 7 de noviembre de 2002.

Las normas del Código se aplican en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público.

Programas de prevención

La Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, conformada entre otros por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Defensa Na-

cional, el Ministerio de Salud y el Ministerio del Interior, es un organismo dedicado a la coordinación y orientación superior de materias relacionadas con la seguridad en las carreteras y vías del país. La Comisión aprobó el Plan de Acción de Seguridad Vial cuyo objetivo primordial es reducir la probabilidad de que ocurran colisiones y atropellos por vehículos, y disminuir la gravedad de las consecuencias de los mismos mediante esfuerzos interinstitucionales sistemáticos y coordinados que permitan proteger a los usuarios y controlar las amenazas que existen en el sistema vial.

El nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre dispone la obligatoriedad de impartir cursos de tránsito y seguridad vial, previamente diseñados por el Gobierno Nacional, en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional. Los ministerios de transporte y educación tienen un plazo de doce meses desde la sanción de la nueva ley para expedir la reglamentación correspondiente, presentar las cartillas y documentos básicos de estudio de educación para el tránsito y la seguridad vial, y adoptar herramientas tecnológicas didácticas modernas y dinámicas para dramatizar el contenido de dichas cartillas y documentos básicos de estudio en cada uno de los niveles de educación indicados.

Existe también el Fondo de Prevención Vial Nacional formado en conformidad con lo dispuesto en el art. 244 de la Ley No. 100 y el Decreto No. 1.813 de 1994 e integrado por compañías de seguros. El mismo tie-

ne por fin realizar campañas de seguridad vial, en coordinación con los organismos estatales que tienen el mismo propósito.

Medidas de seguridad

La nueva Ley de Tránsito Terrestre dispone sobre las autoridades de tránsito, de seguridad crea el Registro Único Nacional de Tránsito y regula los centros de enseñanza y de emisión de licencia de conducción. Establece que la edad mínima para conducir es de 16 años cuando se trata de vehículos que no son de servicio público. Para los de servicio público, la edad mínima es de 18 años. Entre los requisitos para el otorgamiento de licencias se señalan los de saber leer y escribir, aprobar un examen teórico y práctico de conducción para vehículos particulares que estarán a cargo de los organismos de tránsito, de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, o presentar un certificado de aptitud para conducir automóviles otorgado por un centro de enseñanza debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con el Ministerio de Transporte. También se debe presentar un certificado de aptitud física y mental para conducir, expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud (art. 19). En cuanto a medidas de seguridad, dispone condiciones técnico mecánicas de gases y de operación: para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, se debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, sistema de dirección, suspensión, señales visuales y audibles permitidas, y sistema de escape de gases, y se debe demostrar un estado adecuado de llantas, conjunto de vidrios de seguri-

dad y espejos. La Ley contiene normas sobre dimensiones y pesos de vehículos, equipos de prevención y seguridad obligatorios (cruzeta, señales de carretera, botiquín de primeros auxilios, extintor, tacos para bloquear el vehículo, caja de herramienta básica, llanta de repuesto y linterna), salida de emergencia, condiciones de la carga y permiso de carga. El Capítulo 8 del Título II dispone una revisión técnica mecánica. Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo deben someterse anualmente a revisión técnico mecánica, y los que no son de servicio público, cada dos años.

El Título III se refiere a las normas de comportamiento, reglas generales y educación para el tránsito, comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Contiene también normas sobre luces exteriores, normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, normas específicas para bicicletas y triciclos, señales de tránsito, prelación de las señales y procedimientos de control de tránsito. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de diez años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo y los menores de dos años solo podrán viajar en el asiento trasero y usarán una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a ese asiento, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor. Se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros de los vehículos fabricados a partir del año 2004. Dispone sanciones por usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados

en los vehículos en el momento de conducir, exceptuando a aquellos que son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permiten tener las manos libres. Para obtener licencia de conducir se debe contar con un certificado de aptitud física y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud(art. 19).

La nueva norma crea el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El mismo debe incorporar el Registro Nacional de Infracciones de Tránsito. Los conductores de motos deben llevar chaleco reflectante y casco, al igual que sus acompañantes. Los ciclistas deberán usar casco conforme a lo regule el Ministerio de Transporte.

Alcohol y otras sustancias

El conductor de un vehículo automotor que conduzca en estado de embriaguez sustancias o bajo los efectos de sustancias alucinógenas (Título IV) será sancionado con multa equivalente a quince salarios mínimos legales diarios vigentes. Al infractor se le suspenderá la licencia de conducción por ocho (8) meses a un (1) año. En todos los casos de embriaguez, el vehículo será inmovilizado y se determinará el estado de embriaguez o alcoholemia mediante una prueba que no cause lesión establecida por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Conforme al Capítulo VIII del Título IV, las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor que se someta al examen de embriaguez para determinar si se encuentra bajo los efectos del alcohol o drogas, o de sustancias estupefacientes, alucinógenas o

hipnóticas. En un término no superior a 30 días contados a partir de la expedición de la presente ley, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses establecerá mediante resolución los límites de los diferentes grados de estado de embriaguez. Para la entrada en vigencia de la nueva Ley, dicho Instituto ha reducido los niveles de alcoholemia permitidos, de 50 mg de alcohol por 100 ml de sangre a 40 mg de alcohol por 100 ml de sangre. Así, entre 40 y 99 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre se considera primer grado de embriaguez; entre 100 y 140 miligramos de alcohol, segundo grado, y niveles mayores a 150 miligramos, tercer grado.

1.5 JUSTIFICACION.

Día a día vemos noticias en los diarios de la ciudad donde se indica sobre la violación a la ley de Transito, esto no solo lo cometen los civiles, sino también los ejecutores de la ley, en este caso en el Diario Hoy del 8 de junio del 2011, indica que:

“Un patrullero de la Policía Nacional hace caso omiso de las disposiciones de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y vira hacia la izquierda en momentos en que otro vehículo está a punto de continuar su ruta. Este hecho sucedió en las calles Nueve de Octubre y Carchi, en donde es común observar a vigilantes de la Comisión Nacional



de Tránsito”.

Los accidentes de tránsito no solo involucran a los conductores, sino también a personas inocentes que por mala suerte están en el momento y en el lugar equivocado, en muchos casos provocan la muerte, invalidez o lesiones.

En la nueva Ley Orgánica de Tránsito existen reformas e involucra a otros actores sociales que anteriormente no eran sujetos de sanciones; principalmente se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencia de conducir; que es la reducción de puntos hasta completar el máximo de treinta que otorga la ley.

He aquí la importancia de realizar el presente estudio, el mismo que no va a indicar que tipo de contravenciones se comete en la ciudad de Vinces y cuáles han sido los procesos legales que se han seguido y las multas o sanciones emitidas.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1 Antecedentes Investigativos

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), informó en el 2011 han fallecido en Ecuador 5.150 personas en accidentes de tránsito, duplicando la cifra del 2010.

Juan Manuel Leño, especialista de transporte del organismo internacional, afirmó que el año anterior ocurrieron 50 mil accidentes de tránsito, que dejaron 2.500 muertos y a lo menos 15 mil heridos graves. Leño aseguró que Ecuador, luego de Paraguay, es el país de Latinoamérica con más accidentes de tránsito, por cada 100 mil habitantes. Tan solo en el pasado feriado de noviembre, que duró cinco días, fueron registrados 275 accidentes, según informó la Policía, es decir, un promedio de 55 accidentes por día.

Según la consultora del BID, Karla González, manifestó en Quito que anualmente en Latinoamérica mueren 120.000 personas por accidentes, de los cuales el 40 % son peatones, mientras que se registran alrededor de 360.000 heridos.

La jornada fue organizada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la participación de los Ministerios del Interior, Coordinación de Seguridad Interna, Educación, la Agencia y Dirección Nacional de Transporte, en coordinación con el Banco Interamericano de Desarrollo. El

gobierno organizó también la Semana de la Seguridad Vial, la cual termina el 2 de diciembre del 2011.

Según la ministra de Transporte, María de los Ángeles Duarte, el país cuenta con las herramientas necesarias para evitar los accidentes de tránsito en las carreteras, pero falta conciencia.

Con lo descrito claramente vemos la realidad nacional respecto a la violación de la ley de tránsito, en este caso solo estamos hablando de los conductores, mas no tomamos en consideración las infracciones cometidas por los peatones.

2.2 Marco Teórico Conceptual

Para iniciar la justificación teórica de nuestra propuesta investigativa es necesario indicar que “el 51% del total de accidentes de tránsito en el Ecuador durante el año 2010 fue producto de la impericia y la imprudencia del conductor, seguido del exceso de velocidad con el 14%, la embriaguez con el 10%, la invasión del carril ajeno con el 7% y el irrespeto a las señales de tránsito con el 4%, entre otras circunstancias”².

Además, hasta el 30 de noviembre pasado, este organismo registró 23.195 accidentes, que dejaron a su paso 2.044 muertos y un total de 18.245 heridos a escala nacional, cifras que no suman la tragedia ocurrida el 24 de diciembre pasado, cuando un bus de la cooperativa Reina

²Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (CNTTTSV). Estadísticas año 2010.

del Camino que viajaba de Quito a Manabí cayó a un abismo de 118 metros y dejó un saldo de 39 muertos y 32 heridos.

Las estadísticas se traducen en que, aproximadamente, seis personas mueren a diario por causa de una desgracia automovilística.

Guillermo Abad, de la organización Justicia Vial, maneja cifras mucho más elevadas, pero de 2009: los accidentes ascendieron a 42.105; los fallecidos, a 4.005, y los heridos, a un promedio de 40 mil. Del presente año, aún no recibe la estadística completa.

Los accidentes suscitados en 2010 han provocado mayor impacto, como producto de su magnitud y sus circunstancias, pues han sido en su mayoría por volcamientos.

Siete de ellos comprenden los más trágicos. El 8 de enero, un bus de la cooperativa Diez de Noviembre que cubría la ruta Guaranda-Caluma cayó a un barranco de 200 metros provocando la muerte de ocho personas. Un mes después, en la vía Esmeraldas-Sto. Domingo, nueve ciudadanos fallecieron y 35 quedaron heridos cuando un bus de la “Cooperativa Gilberto Zambrano” se volcó en una curva cerrada.

Varios meses más tarde, una unidad de “Transportes Cotopaxi” cayó el 17 de agosto a un barranco de 100 metros en el sector de Apagua: ocho personas murieron y 17 resultaron heridas. Quince días después, un bus de la cooperativa “Turismo Oriental” rodó en un abismo de 200 metros en el sector de Yambo. Hubo 39 muertos y 12 heridos.

El 30 de octubre, una unidad de la cooperativa "Saquisilí" cayó en la quebrada de la vía Latacunga-Sigchos. Murieron 13 personas y 19 quedaron heridas.

Otro accidente que causó conmoción fue en el que un chofer en estado de ebriedad mató el 5 de septiembre a 17 personas en la vía Perimetral.

Pero los accidentes de 2010 culminaron con el acontecido en Manabí durante las fiestas de Navidad.

Hasta ahora, la nueva Ley de Tránsito, que entró en vigencia en agosto de 2008 y que disponía la reducción de puntos en las licencias de conducir por cada infracción de tránsito, no ha logrado que las estadísticas dejen de ser alarmantes, no solamente por las consecuencias que dejaron los accidentes, sino porque los responsables, en su mayoría, han quedado impunes.

Guillermo Abad, representante de Justicia Vial, dijo que los accidentes de tránsito se deben a la falta de control de la CNTTTSV. Para justificar esto, señaló que 112 artículos de los 240 de la Ley de Tránsito no se cumplen: aquellos que están relacionados con el control del transporte terrestre. Indicó además que la gestión de la CNTTTSV está llena de "inobservancias, ineficiencia e ineptitud". Con respecto a los proyectos que presentó Ricardo Antón cuando fue Director de CNTTTSV, indicó que "son promesas y, mientras tanto, seguirán siendo incumplimientos".

Debemos recordar que en un promedio de 4 personas mueren cada día en Ecuador por accidentes de tránsito. Somos los primeros en la lista

por esta terrible razón en países latinoamericanos y el cuarto país a nivel mundial.

El campo de acción, de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, abarca la universalidad de todo lo que se relaciona con la organización, planificación, uso de vehículos, protección del peatón, manejo y conducción de semovientes, prevención de accidentes de tránsito, tipificación y juzgamiento de las infracciones de tránsito.

En la Ley existe una nueva forma de sancionar a los infractores; el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen una vigencia de cinco años y se otorgan con treinta puntos; y además se endurecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos a actuar con responsabilidad y prudencia en las vías del Ecuador.

Las infracciones al tránsito se clasifican en gravísimas, graves, menos graves y leves, las que dan origen a distintas sanciones y multas por parte de los tribunales competentes.

Algunas de ellas son:

- Conducir en estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes. (Disminuye: agudeza visual, claridad mental, concentración, control sobre sí mismo, capacidad de reacción y coordinación motora).
- No respetar la luz roja del semáforo o señal "Pare".
- Conducir a mayor velocidad que la máxima permitida.

- Conducir sin haber obtenido licencia
- Uso particular de dispositivos especiales, propios de vehículos de emergencia.
- Toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente de tránsito que origine daños o lesiones leves

Para muchos es ilegal lo que dispone la Ley de Transito, ya que una infracción se la está castigando, penando o sancionando dos veces, con multa y con rebaja de puntos en la licencia, a pesar que no puede haber castigo dos veces por la misma causa. Si no estoy equivocado, debe revisarse y corregirse esta ley en este aspecto que estaría en contradicción con la Constitución.

Con las sanciones que deben imponerse a quienes no respeten las señales de tránsito, pasarse en luz roja, conducir a exceso de velocidad, etc., creo que el 99 por ciento de quienes conducen principalmente volquetes, buses de servicio urbano así como los de transporte intercomunal y provincial, en una semana tendrían que pagar cientos de dólares y coparían la totalidad de puntos para que les sea anulada la licencia. Es que los conductores de estos vehículos no respetan nada; en las calles de la ciudad se detienen donde les viene en ganas para recoger o dejar pasajeros, van a velocidades escalofriantes, invaden carril, rebasan en lugares prohibidos; y pobre del que les reclame, le insultan hasta la quinta generación.

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

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

La Jueza Primera de Tránsito de Guayas, Carmen Vásquez, indico “Nos quitaron un peso enorme”, al hablar sobre los cambios que introdujo la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre respecto al juzgamiento de las infracciones.

La Jueza señala que en lo que respecta a Guayaquil, se registran entre 2.500 y 3.000 citaciones cada día. La ley anterior establecía que todas esas citaciones tenían que ser juzgadas en audiencias por los magistrados.

“Lo que significa que había que hacer 3.000 audiencias diarias. Ni así se crearan una veintena de juzgados, era técnicamente imposible. Antes

era muy engorroso el juzgamiento e indirectamente esa ley trajo como consecuencia la impunidad”.

La nueva normativa, establece que cuando una persona es citada y cree que el agente de tránsito se equivocó, tiene tres días para impugnar la sanción, en ese tiempo tiene que comparecer ante un juez, para que este abra la causa-prueba y dé una sentencia. Si dentro de tres días no comparece ante el juez, se entiende que ha aceptado el cometimiento de esa contravención.

“Ahora los jueces conocemos solo aquellas citaciones que son impugnadas. Pero esperamos que por la severidad de la ley no vengan los conductores que no hacen conciencia de que cometieron el error y que se vayan por el camino más fácil, de pagar al abogado y buscar artimañas para tratar de persuadir la sentencia”.

El director ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador, Jaime Velázquez, coincide en que los procedimientos anteriores daban paso a la impunidad, pues cuando se citaba a alguien, se requería que el juez se pronuncie. “Se hacían 590.000 o 600.000 citaciones al año y apenas 10.000 pasaban por los jueces. El resto de infracciones simplemente eran canceladas por los usuarios. Por eso, los conductores no tenían ni siquiera miedo a la Ley, incluso una vez alguien le rompió la citación en la cara al vigilante y no pasó nada”.

La ley, según el assembleísta Rafael Dávila (Conciencia Ciudadana), intenta descongestionar la carga procesal de los juzgados de tránsito y pa-

ra eso determinó que sean los municipios, al asumir la competencia, que asuman el juzgamiento de las contravenciones leves y graves.

“En la práctica, la idea es que ellos vayan recaudando los dineros provenientes de esas contravenciones. Eso puede ocurrir sin que las boletas sean enviadas a los juzgados de tránsito y estas se tramiten en las comisarias municipales. Pero mientras se asume la competencia, las causas se deben seguir tramitando en los juzgados de tránsito”.

Pero los municipios aún no definen si asumirán la competencia o la delegarán a la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE). Tanto la Ley de Tránsito como el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial (Cootad) establecen la obligatoriedad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para asumir esa competencia. Sin embargo, aún se realizan los estudios de factibilidad en muchos de los entes seccionales.

En Guayas, por ejemplo, el consorcio que se creó en octubre de 2010 y que está conformado por 21 de los 25 municipios de la provincia, está elaborando un estudio que determine la capacidad de asumir el control del tránsito en los cantones. Guayaquil será el encargado de elaborarlo, pero aún no existe un plazo para su entrega, señala Jaime Nebot, alcalde de la ciudad.

Ese informe deberá determinar la capacidad de asumir la matriculación, la revisión vehicular, el cobro de multas y la implementación de los juzgados. “En base al estudio, se verá si en realidad las cuentas, números,

los presupuestos se pueden adaptar, y sino delegaremos”, señala Dalton Narváez, alcalde de Durán (Guayas).

Dávila considera que pese a que ley estableció que las infracciones sean sancionadas por los juzgados de contravenciones, estos no se operativizaron en el país. “Es una vergüenza que la Asamblea Nacional haya aprobado una ley consciente de la inaplicabilidad de su texto. Se les dijo, no podemos dejar vigentes los juzgados de contravenciones porque no existen, no se han creado. Y ahí queda una dualidad jurídica porque una misma causa podrá ser procesada por dos instancias, lo cual es lamentable que haya quedado así”.

La jueza Vázquez ratifica que nunca se crearon esos juzgados de contravenciones, lo que se dispuso fue la creación de juzgados adjuntos para ayudar a descongestionar, pero solo se crearon tres. “Ellos obtuvieron la mitad de la carga de los juicios que llevan los otros juzgados”.

También debemos recordar que la nueva Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial incluye a los peatones como elementos del sistema vial por lo que estarán sujetos a multas y otras sanciones.

Para las contravenciones leves como cruzar de manera imprudente o cuando el semáforo esté en rojo, no utilizar la línea de seguridad y aceras acarrearán una multa de 10.90 dólares, equivalente al 5% de la remuneración básica.

En caso de que un peatón cause un accidente de tránsito en el que alguien resulte herido o muera podría cumplir una condena de entre tres y cinco años de prisión.

Con el número de cédula de identidad se hará una citación de acuerdo a la contravención cometida. Aquellos que no porten su cédula de identidad serán retenidos en unidades especiales hasta que puedan presentar el documento.

En caso de no pagar la sanción, las autoridades procederán con un juicio de coactiva y prohibirán al infractor su salida del país.

Diario Hoy el 06/Septiembre/2011, publico la siguiente información:

“Más de 22 mil personas han sido citadas en Guayaquil por no utilizar el paso cebra al momento de cruzar una calle.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre indica que los peatones deben utilizar la acera para transitar, y las zonas cebras y los pasos elevados para cruzar las calles. Su incumplimiento es considerado una contravención que se sanciona con una multa de \$13,60.

Eso implica con las más de 22 multas a las arcas de la Comisión de Tránsito debían ingresar unos \$300 mil.

Luis Lalama, jefe de tránsito de la Comisión de Tránsito del Ecuador, dijo que los agentes están advertidos sobre las normas de tránsito y las sanciones previstas para los peatones infractores.

De acuerdo a la Ley, los peatones que no utilicen el paso cebra o los pasos a desnivel serán multados con \$13,60; en caso de ser reincidentes tendrán un incremento del 2% en la multa.

En caso de no acercarse a pagar esa multa en la Comisión de Tránsito en un plazo de ocho días laborables, la institución empezará un juicio de coactiva para lograr que el infractor cancele su obligación correspondiente. El dinero va a las cuentas del Estado.

Voceros de la Dirección Nacional de Tránsito (DNT) explicaron que el número reducido de multas a los peatones se debe a que la Policía solo sanciona a quienes cometen algún acto que pueda ocasionar un peligro potencial, como un posible accidente vehicular.

Cuando eso ocurre, el policía solicita el número de cédula de la persona y lo ingresa en su sistema a través de un dispositivo electrónico”

Como vemos la Ley de Transito es positiva, busca disminuir los accidentes de tránsito y también evitar el cometimiento de contravenciones.

Muchas veces nosotros nos preguntamos ¿qué es un accidente de tránsito?, ante lo cual podemos decir que en términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.

Nuestra Ley de Tránsito en su Art. 34 al establecer el concepto de infracciones de tránsito define a los accidentes cuando: dice: "Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, o impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agente de tránsito".

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto en acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí por tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

Delitos culposos

Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito.

Si existiera la intención de causar daño en la circulación vehículo el delito, obviamente sería doloso y por tanto, su competencia de los Jueces comunes de lo Penal. Así lo dispone nuestra Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en su Art. 36 al decir: "Cuando del proceso constare que el indiciado es culpable de infracción dolosa, el Juez de la causa lo pondrá a ordenes de un Juez de lo Penal para su juzgamiento".

Sin embargo y aunque no me detendré a analizar la polémica que existe al respecto, cabe dejar mencionado que algunos tratadistas como Beristáin considera la existencia de un dolo de peligro en la conducción temeraria de vehículos; criterio que evidentemente invita a reflexión pues en nuestra sociedad es muy común observar la presencia de criminales en potencia que se hallan frente a un volante. Este pensamiento es necesario que se lo incorpore en nuestra legislación, pues hechos como la muerte causada por un conductor en estado de embriaguez, no puede seguirse considerando como delitos culposos.

Por otro lado, debo mencionar que algunos accidentes de tránsito a más de su condición "natural", llamémoslo así, de ser eventuales y no queridos, son imposibles de prever por irresistibles.

Caso fortuito o fuerza mayor

Estos accidentes se encuadran en lo que se denomina como caso fortuito o fuerza mayor. Al respecto nuestra ley de Tránsito dice lo siguiente: "el accidente de tránsito no será punible cuando fuere el resultado de caso fortuito o fuerza mayor".

Este criterio es lógico y guarda relación con las legislaciones del mundo y la doctrina jurídica: "Nadie puede ser reprimido por un hecho que sea derivado por circunstancias ajenas a su voluntad, o que no se las pueda resistir o prever o que sean inevitables".

No está por demás indicar que, la fuerza mayor y el caso fortuito deben ser probados dentro del juicio para que el juez pueda eximir de responsabilidad al indiciado, prueba que evidentemente deberá esgrimirla quien alega el caso fortuito o la fuerza mayor y quien en su conducción (lícita por cierto) debe haber observado la suficiente diligencia, cuidado, responsabilidad, observancia de la ley, normas reglamentarias de tránsito para que, producido el accidente y alegadas tales circunstancias, pueda operar la eximencia de responsabilidad; de lo contrario. Ésta no puede considerarse a la hora del juzgamiento.

Elementos

Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

- 1.- Es un suceso eventual;
- 2.- Debe ser sin intención pero con culpa;
- 3.- Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;
- 4.- Se produce en la vía;
- 5.- Participan seres humanos.

Relación entre lo humano y lo material

Para una mayor comprensión, diremos que el accidente de tránsito es un suceso derivado de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte; aquí por tanto, encontramos una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos.

Hasta aquí la conceptualización jurídica del accidente de tránsito; ya desde el punto de vista social, éste constituye una lacra que destruye, que mina a un País, que limita el desarrollo de las personas, que no les permite su participación activa o que definitivamente les impide seguir brindando su contingente.

Factor principal de muerte

Según dicen algunos estudios: los accidentes de tránsito se están constituyendo en el factor principal de muerte llegando en algunos países a ser más devastadores que las guerras.

"En el mundo más de 300.000 individuos mueren por accidentes de tránsito, de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las víctimas de accidentes de tránsito ocupan más de 10% de todas las causas hospitalarias".

El Ecuador en relación al mundo, en la actualidad se está ubicando en el segundo lugar de ocurrencia de accidentes de tránsito existiendo un incremento permanente pues no se eliminan las causas que lo originan.

Para 1995 se produjeron: 13.972 accidentes que enlutaron a familias, generalmente humildes, que son las víctimas mayores también de estos acontecimientos".

Eliminar la causa que lo provocan

Sin ser ilusorios, los accidentes de tránsito pueden reducirse tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan; sin embargo, no dejarán de producirse pues ellos forman parte de la Ley probabilidades que rige a la naturaleza y a la sociedad así como el cambio, la inercia, etc. De tal manera que no cabe pensar, y, por el contrario, es necesario desterrar de las mentes la idea de la existencia del destino o de la mala suerte; los accidentes son el resultado de situaciones coincidentes que están regulados por aquella ley natural de la que no se puede escapar nadie y a la que todos nos sometemos inexorablemente, pero ante la que hay que prevenirnos y garantizar seguridades como desde los albores de la humanidad lo hicieron los hombres con otras fuerzas naturales y sociales a las que con persistencia las han ido venciendo.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica que: "Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito"³.

³ Ley Orgánica de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Art. 106.

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

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

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

Delitos.-

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

Dentro de este articulado existe una gran variedad de delitos que pueden ser cometidos por conductores de vehículos o por peatones que hacen uso de las vías, y su conducta ilegal, o el acto jurídico imputable se verifica por acción u omisión del actor.

De acuerdo al sistema oral en el cual se ventilan los procesos judiciales en todas las materias, según la Constitución de la República del Ecuador es necesario determinar y conocer en donde se ubica y como se desarrolla la acción penal de tránsito en lo atinente a los delitos, al efecto nos remitimos a la norma supletoria, el Código Adjetivo Penal. El artículo 32 del C.P.P. reformado dispone: “La acción penal es de dos clases: Pública y privada”⁴

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

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

Factor humano.-

Es el factor que más provoca infracciones de tránsito, por cuanto el conductor no toma las medidas de seguridad necesaria, tendiente a evitar un accidente de tránsito,

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

⁴Código de Procedimiento Penal. Registro Oficial Nro. 555. 24 de marzo 2.009. Quito- Ecuador

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

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

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

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

Tránsito es de carácter orgánico, ya no tiene el carácter de especial, como ocurría en la Ley de 1.996

El argumento jurídico para admitir caución se sustentó erróneamente en lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley de Tránsito de 1.996; y, en lo dispuesto en el artículo 155 de la actual Ley; cuya redacción por cierto en el inciso primero de las dos normas legales citadas es igual, y que textualmente dispone: “Los delitos de tránsito admiten caución. Estas pueden ser personales o reales. Su forma y requisitos se regirán por lo dispuesto en el Código Civil y en el Código de Procedimiento Penal.”

Factor máquina.-

Otro factor que hace que se produzcan infracciones de tránsito en las vías públicas es el factor máquina o vehículo, es decir cuando existe desperfecto mecánico en el automotor que se conduce; por lo tanto todo conductor es responsable de mantener el vehículo con todos los niveles de seguridad y garantizar el mantenimiento adecuado de todos los elementos capaces de evitar dentro de lo posible que se produzcan accidentes; o en el caso de suscitarse, sus consecuencias no sean graves.

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

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

Factor vía.-

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

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

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

Contravenciones.-

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

INFRACCIONES CULPOSAS

El Código de Procedimiento Penal, manifiesta:

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

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

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

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

EL DOLO.-

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

Alfonso Zambrano Pasquel, considera al dolo como “el conocimiento de los elementos objetivos del tipo, y la voluntad de concreción, o al menos la aceptación de que se produzca el resultado como consecuencia de la actividad voluntaria”.

LA CULPA.-

La culpa representa la voluntad de la sola acción u omisión con la cual el agente ocasiona un evento de daño o de peligro, sin querer o tener intención de producirlo. Se habla de conducta voluntaria no porque todo el proceso síquico esté colmado del momento volitivo, sino porque en la culpa hay ausencia de intención criminosa. La culpa en materia de tránsito representa la conducta de una persona que no es cuidadosa, y que por lo tanto no cumple con las obligaciones que le impone la Ley de Tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En el artículo 106 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone:

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

En materia de tránsito nuestra legislación reconoce que las infracciones se cometen en base a: Negligencia, Imprudencia, Impericia e Inobservancia de la Ley, Reglamento y más disposiciones de tránsito; siendo las tres primeras las más importantes, sin descartar obviamente aquellos actos de desobediencia que en muchos casos son reiterados, y que provienen de personas con renombre, que gozan de poder y dinero, que piensan que no puede hacerse nada contra ellos, pero no olvidemos que la Ley es para todos y no tiene excepciones de ninguna naturaleza; y a los Jueces de Tránsito no les debe temblar la mano para sancionar y juzgar a los infractores, sea quien sea y venga de donde venga, solo así lograremos cambiar este país y la conducta inadecuada de los conductores y peatones.

NEGLIGENCIA.-

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

IMPRUDENCIA.-

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

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

IMPERICIA.-

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sanciona drásticamente a la persona que ha tomado la conducción de un vehículo sin estar legalmente habilitado ni autorizado para hacerlo, esto tiene su razón de ser por cuanto todo conductor profesional o no profesional tiene que estar técnica y legalmente preparado y autorizado para conducir un vehículo a motor, facultad que solo le concede la credencial de conductor, documento que le otorga la posibilidad de ser perito en la conducción de vehículos, y para desempeñarla debe estar acreditado con la correspondiente certificación conferida por una Institución u Organismo legalmente acreditado; actualmente son competentes Automóvil Club del Ecuador, ANETA; Sistema Ecuatoriano de Capacitación, SE-CAP y las escuelas de conducción de los Sindicatos de Choferes Profesionales del Ecuador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92

de la Ley de Tránsito vigente que textualmente dispone: “La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola el SECAP”.

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

El artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone: “Serán sancionados con prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias”, y en el literal b) cita la impericia.

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

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

INOBSERVANCIA DE LA LEY Y REGLAMENTO.-

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

La inobservancia es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola específicas reglas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes; en nuestro medio los agentes de control de tránsito; cabe recordar que la actual Ley concede amplia facultad para que los agentes de policía citen a aquellos conductores que no obedezcan sus órdenes. El artículo 142 literal a) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: "Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancio-

nados con multa del 30% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de seis puntos en el registro de su licencia de conducir, el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito o que no respete las señales manuales de dichos agentes.”

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

CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

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

Libro Primero, relativo a la Organización del sector;

Libro Segundo, del transporte terrestre automotor,

Libro Tercero, del tránsito y la seguridad vial;

Libro Cuarto, de la prevención, y,

Libro Quinto, del aseguramiento.

Pese a la gran importancia que reflejan las contravenciones de tránsito los ciudadanos del país y especialmente los ciudadanos de la ciudad de Vinces hacen caso omiso a las directrices de la Ley de Tránsito y cometen a menudo infracciones.

CARACTERÍSTICAS.-

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

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

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

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

Competencia.- El artículo 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Las contravenciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito o por los Jueces determinados en la presente Ley”

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

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

El agente de control del tránsito al solicitar los documentos de conducción de vehículos, está previniendo un posible accidente a aquellas personas que no poseen su licencia de conducir; al revisar las condiciones de funcionamiento de un automotor, no está fastidiando al conductor y los ocupantes sino previniendo un posible accidente de tránsito; al impedirle conducir un vehículo a una persona que ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, no lo hace para impedirle llegar a su casa o a su trabajo, aunque en esas condiciones no puede ir muy lejos, sino está previniéndole un accidente de tránsito que puede degenerar en lesiones, daños materiales e inclusive la muerte del conductor, de sus acompañantes y de los usuarios de las vías; y así podemos citar una gran cantidad de ejemplos que ilustran la importancia que tienen las contravenciones de tránsito y que los conductores y peatones estamos obli-

gados a observar y respetar a fin de evitar accidentes de tránsito. Recordemos que la Ley de Tránsito vigente contempla un capítulo relativo a la prevención de las infracciones, y que consta en el Libro Cuarto, título 1, desde el artículo 181 al 184.

El artículo 181 de la Ley Orgánica de Tránsito dispone: “Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y la de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con capacidades especiales”

Las contravenciones de tránsito permiten a todos los usuarios de las vías tener un adecuado control de las acciones y omisiones que realizan, a efecto de no provocar un accidente de tránsito o verse inmerso en el mismo.

CLASIFICACIÓN.-

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

La clasificación de las contravenciones de tránsito dispuesta en el artículo 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, está plenamente relacionada con el artículo 97 de este Cuerpo Legal, en donde se dispone por vez primera en nuestro país el **SISTEMA DE REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES**, lo que ha generado varias reacciones de los implicados en el quehacer del transporte público y privado, generalmente negativas de este sector, por cuanto consideran que los treinta puntos que se asigna a las licencias de conducir es muy poco, que se debe diferenciar entre transporte público y privado, otorgando a los primeros una mayor cantidad de puntos en la licencia al trabajar más tiempo en sus unidades de transporte; y también ha generado reacciones positivas por parte de un gran sector de la ciudadanía, quienes arguyen que ya es hora de frenar las irregularidades e irresponsabilidades de los conductores del transporte público principalmente, quienes se creen dueños de la vías y abusan permanentemente de los usuarios de este tipo de servicio.

La Ley Orgánica de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, respecto a las contravenciones, indica lo siguiente:

“CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE

Art. 139.- Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración

básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir:

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

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

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

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

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

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

- g) El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros entrándose de transporte público interprovincial o internacional;
- h) El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con el Reglamento;
- i) El conductor que llevare animales domésticos en los asientos delanteros;
- j) Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad;
- k) El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta a los pasajeros sobre la prohibición de arrojar a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente, o no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de los mismos;
- l) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto;
- m) Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente;
- n) Quien ejerce actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas;
- o) Los ciclistas y motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

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

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

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

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

En los casos señalados en las contravenciones l), m), n), o), p), q), r) y s) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE

Art. 140.- Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir:

- a) El conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases;
- b) Quien no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección;
- c) El conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido;
- d) El conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley;
- e) Quien estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas o vías de circulación peatonal;
- f) Quien obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible el vehículo que conduce;
- g) El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin el correspondiente dispositivo de retención infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento;
- h) Quien conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada;

- i) El conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas, o similares;
- j) Quien conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción establecida en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo;
- k) El conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en el Reglamento;
- l) Quien conduzca un vehículo con vidrios con películas polarizantes sin el permiso correspondiente;
- m) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres;
- n) El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales;
- o) El conductor que dejare en el interior del vehículo a niños solos o sin supervisión de un adulto;
- p) El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas;

- q) El conductor de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios;
- r) El conductor que genere ruido por uso excesivo del pito, escapes, u otros sonoros;
- s) Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal;
- t) Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que presten sus servicios en la vía pública;
- u) Los propietarios de vehículos de servicios público o privado que instalen en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor;
- v) El controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.

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

CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE

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

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

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

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

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

e) El conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con el reglamento;

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

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

- h) El conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo;
- i) Quien estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente establecidas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública;
- j) El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro, altere su funcionamiento o no lo exhiba;
- k) Los conductores de un vehículo automotor que tenga, según el Reglamento, la obligación de tener cinturones de seguridad y no exija el uso a sus usuarios o acompañantes;
- l) El conductor que haga cambio brusco o indebido de carril;
- m) El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte;
- n) Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos;
- o) Quien conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establece el Reglamento o no realice señales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento;

- p) El conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras éste se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando;
- q) El conductor de bus urbano de transporte público que para dejar o recibir pasajeros, sede tuviere fuera de las paradas de bus señalizadas;
- r) El conductor de vehículos livianos particulares o de servicio público de transporte que excediere el número de pasajeros o volumen de carga del automotor;
- s) El chofer de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que condujere el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto;
- t) Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas;
- u) Los conductores que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías;
- v) El conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas;
- w) Los conductores, y los acompañantes en caso de haberlo, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente en su cabeza el casco de seguridad homologado;

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

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

En los casos de infracciones mayores, la contravenciones t), u) y v) serán consideradas circunstancias agravantes de la infracción mayor.

En los casos señalados en las contravenciones w), x) y y) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo”⁵.

Como podemos ver en la cita anterior las contravenciones están descritas con precisión y son las que se cometen en nuestro medio de manera regular, lo cual da a la LOTTTSV, la característica de funcional y operativa. Respecto a las contravenciones graves, esta Ley indica:

“CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE

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

⁵ LEY ORGÁNICA DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL. Ecuador.

- a) El conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, límites de velocidad, cruce o preferencia de vías;
- b) Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización;
- c) Quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir. Igual contravención comete el dueño que entrega su vehículo al infractor;
- d) El conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes;
- e) Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarco o desembarco de estudiantes;
- f) El conductor de un vehículo automotor que transportando niños o adolescentes exceda los límites de velocidad permitidos;
- g) El conductor profesional de transporte público o comercial, que supere el número de pasajeros permitido para el nivel de servicio definido en el reglamento;

- h) El conductor de transporte por cuenta propia o particular que lleve pasajeros excediendo la capacidad del vehículo automotor;
- i) El conductor que transporte carga o volumen, excediendo la capacidad del automotor;
- j) El conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
- k) Las personas que con vehículos automotores y sin el permiso correspondiente, organicen y participen en competencias en la vía pública, como piques, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo;
- l) Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la integridad de pasajeros y transeúntes;
- m) Quien, con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- n) Quien conduzca un vehículo automotor que no se encuentre en condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezca el reglamento;
- o) El conductor profesional o no profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente;

- p) El que conduzca un vehículo automotor con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos;
- q) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.

CONTRAVENCIONES GRAVES DE SEGUNDA CLASE

Art. 143.- Incurren en contravención grave de segunda clase y serán sancionados con multa del cuarenta por ciento (40%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7,5 puntos en el registro de su licencia de conducir:

- a) Los conductores que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de éstos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos;
- b) El que conduciendo un vehículo automotor cause, con éste o con los bienes que transporta, daños o deterioro a la superficie de la vía pública;
- c) El conductor que derrame en la vía pública, sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados;
- d) El conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto, o sin el permiso de la au-

toridad competente; y los conductores no profesionales que realicen esta actividad con un vehículo calificado para el efecto;

e) Quien construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones del respectivo Reglamento;

f) Quienes roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios luego de terminadas las obras. En los casos señalados en las contravenciones e) y f) a los conductores de motocicletas, ciclistas, peatones y personas en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

CONTRAVENCIONES GRAVES DE TERCERA CLASE

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

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

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

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

CONTRAVENCION MUY GRAVE

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

Art. 146.- La reincidencia en la comisión de cualquiera de las contravenciones será sancionada con el doble del máximo de la multa establecida para la contravención”⁶

⁶ LEY ORGÁNICA DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL. Ecuador.

En Vinces los ciudadanos que infringieron la Ley de tránsito han sido sancionados con multa, en razón de la calidad de la contravención, que por lógica jurídica no es posible aplicar reducción de puntos.

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

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

Contenido de la boleta de citación.-

La Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial ha diseñado un formato de boleta de citación válido para todo el país, en el cual se detalla lo siguiente: En el anverso, la persona o autoridad a quien debe entregarse; así por ejemplo al usuario, al Juez de Tránsito, a la Comisión Provincial de Tránsito y al Agente de tránsito; recordemos

que son cuatro ejemplares que debe redactarse por cada contravención de tránsito, lo que en la práctica ocupa un tiempo aproximado de cinco minutos; a continuación consta la fecha y el número de la citación, el número de cédula del citado, la categoría o tipo de licencia de conducir; para luego determinar los nombres y apellidos del supuesto contraventor y las características del vehículo como son número de placa, marca, tipo, color; luego se señala la clase de contravención, es decir el artículo infringido, en la práctica diaria los agentes de tránsito incurrir en permanentes errores por su desconocimiento de las normas de tránsito, pero este error de derecho puede subsanar el Juez al momento de Juzgar, es comprensible esta situación de orden legal ya que los gendarmes no tienen una preparación adecuada, salvo honrosas excepciones; después consta el lugar en donde se cometió la contravención, se incluye el Cantón; en seguida se determina un casillero denominado breve relato del hecho y circunstancia, es decir la determinación e identificación de la contravención cometida, lo cual guarda relación con lo que se indica en la norma jurídica, ejemplo: El conductor no hace uso del cinturón de seguridad; finalmente hay un espacio para consignar los datos personales del agente de tránsito autor del parte, como son: Nombre, grado, unidad a la que pertenece, reparto, cédula de ciudadanía, firma.

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

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

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

Las boletas de citación son cuatro y cada una tiene un color y una autoridad a quien debe entregarse; la boleta de color verde se envía al Juez de Tránsito de turno junto con el parte policial correspondiente, en la ciudad de Vinces existe una sola Judicatura en donde se tramita todas las contravenciones de tránsito puestas a conocimiento del Juez; la boleta de color azul entrega personalmente el agente de tránsito que tomó procedimiento al usuario de la vía pública que cometió una presunta con-

travención de tránsito, a fin de que ejerza su legítimo derecho a la defensa ya que ha sido citado de conformidad con la Ley; la boleta de color amarillo entrega a la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial de la jurisdicción correspondiente para su procesamiento, el digitador ingresa al sistema informático integral de la Policía Nacional a efecto de proceder a disminuir los puntos en la licencia de conducir y cobrar las multas, en caso de que el Juez de Tránsito declare la culpabilidad del contraventor mediante sentencia; y, la boleta de color beige el agente de tránsito que actuó guarda en su archivo personal para justificar el uso de la papeleta, en caso de ser requerido.

AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO.-

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

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

El procedimiento para juzgar las contravenciones de tránsito prevé que se lo haga en una sola audiencia oral, lo que garantiza el principio de celeridad previsto en la Constitución de la República en los artículos 169 y 172; y en el Código Orgánico de la Función Judicial, en el artículo 20, inciso primero que dispone:

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

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

En la ciudad de Vinces son contadas las personas que aceptan la comisión de una contravención de tránsito; falta tomar conciencia de nuestros actos jurídicos, pero es necesario fomentar la cultura de aceptación de nuestras faltas.

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

En la ciudad de Vinces existe una considerable cantidad de impugnaciones a los partes policiales, las mismas que no han sido sustentadas legalmente, ya sea por falta de conocimiento de la Ley de Tránsito vigente por parte de los profesionales del derecho o por falta de prueba de descargo.

La tercera forma de audiencia oral para juzgar las contravenciones de tránsito opera cuando han transcurrido tres días desde que el Juez de Tránsito avoca conocimiento de la contravención constante del parte policial, y no existe impugnación ni comparecencia voluntaria de aceptación por parte del contraventor; entonces corresponde señalar día y hora para

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

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

La mayor parte de contravenciones en la ciudad de Vinces son juzgadas a través de esta audiencia oral, a fin de evitar la prescripción; siendo necesario sentar razón por parte del señor secretario en cuanto al hecho que no se ha impugnado la contravención a juzgarse, así lo establece la Disposición Transitoria Segunda del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito que dispone: “Hasta que la Comisión Nacional implemente un sistema informático que permita viabilizar el procedimiento para sancionar las contravenciones, el Secretario del Juzgado competente, al inicio de la audiencia oral de juzgamiento, sentará una razón indicando que la boleta no ha sido impugnada dentro del término legal, e

inmediatamente el juez redactará el Acta de juzgamiento imponiendo la sanción que corresponda”

LA SENTENCIA.-

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

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

Considerativa.- Se establece en primer lugar si el proceso ha cumplido con las garantías del debido proceso, si se ha dado el trámite establecido en ley, se declara su validez, además se hace un análisis pormenorizado de las pruebas presentadas tanto de cargo como de descargo y se realiza un análisis jurídico, aplicando la doctrina y la jurisprudencia.

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

po penal infringido y la pena impuesta; o se confirma su inocencia; se citan normas legales que fundamenten la resolución.

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

La Ley de Tránsito dispone en el artículo 178, inciso tercero que la sentencia que dicta el Juez, por una contravención de tránsito no será susceptible de recurso alguno, como bien lo sostiene el doctor Jorge Alvarado, al decir “la sentencia no podrá ser apelada, lo que significa que la sentencia causa estado”.

Las contravenciones son infracciones de un solo grado o instancia, pues, repetimos, de las decisiones que adoptan los jueces no se puede ascender ante el segundo grado o instancia, porque la sentencia contravenciones se ejecutoría por el ministerio de la ley y se vuelve irrevocable desde que la firma el Juez”

Sin embargo esta realidad empieza a cambiar. El artículo 403 del Código de Procedimiento Penal, norma supletoria en materia de tránsito dispone: “Inadmisibilidad de recurso.- En las sentencias dictadas por contra-

venciones “no habrá recurso alguno”, quedando a salvo el ejercicio de la acción de indemnización por daños y perjuicios contra la jueza o juez que dictó”.

La frase “no habrá recurso alguno”.³³ fue declarada inconstitucional, por disposición de la Corte Constitucional, mediante resolución No. 0006-2006, por cuanto limita el derecho al debido proceso al no poder acceder a una instancia superior de revisión para conseguir una tutela judicial efectiva, lo que contraría las disposiciones constitucionales y tratados internacionales de los cuales nuestro país es signatario tales como la Convención Americana de Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; en tal virtud mientras el Órgano Legislativo adecue la legislación penal vigente en orden a regular el procedimiento de revisión en el juzgamiento de las contravenciones, será el Juez de lo Penal quien revise las resoluciones emitidas en juzgamiento de contravenciones.

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

Sin embargo el artículo 76 literal m) de la Constitución de la República al hablar de las garantías del debido proceso permite recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos. Además se puede hacer uso de las garantías jurisdiccionales, en

este caso de la acción extraordinaria de protección ante la Corte Constitucional, para dejar sin efecto el fallo, artículo 94 de la Constitución de la República.

EJECUCIÓN.-

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

En cuanto al pago de multas, los contraventores tienen diez días hábiles para cancelar en las oficinas de recaudaciones de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contados desde la fecha de notificación de la sentencia a los organismos de tránsito; en caso de mora cancelarán una multa adicional del dos por ciento mensual hasta un máximo equivalente del cien por ciento de la multa impuesta. Sin perjuicio de que las multas se pueden cobrar al momento de canjear la licencia de conducir por parte del contraventor o al momento de matri-

cular el vehículo que esté a su nombre so pena de no poder hacerlo; de ser necesario estos valores se recaudarán mediante procedimiento coactivo, para lo cual a la sentencia se le otorga el valor de título de crédito, y se confiere jurisdicción coactiva a la Comisión Nacional de Tránsito o a sus legítimos delegados, según la disposición general cuarta de la Ley de Tránsito vigente.

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

PRESCRIPCIÓN.-

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

Considero de suma importancia esta figura jurídica en razón de la gran cantidad de contravenciones que deben tramitar y juzgar los jueces; en la ciudad de Vinces ingresan al juzgado de tránsito un promedio de cien partes policiales cada mes, lo que significa en buen romance que el Juez debe resolver mil doscientas contravenciones al año, resultando una carga muy pesada y una responsabilidad enorme para ésta autoridad, si tomamos en cuenta que al no resolver a tiempo corre el riesgo que prescriban; entonces la sociedad calificaría al juzgador como negligente en el cumplimiento de sus funciones, y sobre todo la labor de los agentes de tránsito no se justificaría, su trabajo diario no tendría eco ante la falta de administración de justicia. Dejar que prescriban las contravenciones de tránsito constituye una falta del juez, a decir lo menos, por lo tanto debe redoblar esfuerzos y organizar de forma eficiente el trabajo en su juzgado con los servidores judiciales, y de ser necesario trabajar los días sábados y domingos, recordemos que en materia de tránsito son hábiles todos los días y horas; sin perjuicio de reconocer horas extraordinarias.

A fin de evitar la prescripción de las causas el Consejo de la Judicatura debe dar cumplimiento lo más pronto posible a lo dispuesto en el artículo 147, inciso segundo de la Ley de Tránsito vigente que establece que para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la función judicial.

2.3 Hipótesis

2.3.1 Hipótesis General

De acuerdo a la Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, las contravenciones de tránsito cometidas en la ciudad de Vinces, tienen consecuencias legales en los conductores y peatones de esta ciudad

2.3.2 Hipótesis Particulares

El cometimiento de contravenciones de tránsito por parte de los usuarios de las vías públicas, tiene razones de índole social y cultural.

El conocimiento o desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito influye en conductores de vehículos y en peatones en el cometimiento de contravenciones de tránsito

La socialización de la LOTTTSV por parte de los organismos de control determina el grado de culpabilidad moral de los infractores de la Ley de transito.

La estructuración de una guía legal que indique las contravenciones de tránsito, socializarla y validarla entre los conductores de vehículos y peatones de la ciudad de Vinces, permite disminuir el cometimiento de infracciones.

2.3.3 OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

| HIPOTESIS ESPECIFICAS | VARIABLE | DEFINICION CONCEPTUAL | PARAMETROS | INDICADORES | INSTRUMENTOS |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| El cometimiento de contravenciones de tránsito por parte de los usuarios de las vías públicas, tiene razones de índole social y cultural | <p>VARIABLE INDEPENDIENTE Cometimiento de contravenciones de tránsito</p> <p>VARIABLE DEPENDIENTE Juzgamiento de acuerdo a la ley respectiva</p> | Violación a la LOTTTSV por parte de usuarios de vías públicas. | Índices del cometimiento de infracciones por nivel social y laboral | <p>Infracciones de conductores</p> <p>Infracciones de peatones</p> | Observación |
| El conocimiento o desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito influye en conductores de vehículos y en peatones en el cometimiento de contravenciones y delitos de tránsito | <p>VARIABLE INDEPENDIENTE Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.</p> <p>VARIABLE DEPENDIENTE Cometimiento de contravenciones y delitos de tránsito</p> | Conocimiento de las nuevas disposiciones legales respecto al movimiento por las vías del Ecuador | Estadísticas de la Dirección Nacional de Tránsito | <p>Infracciones de conductores</p> <p>Infracciones de peatones</p> | Estadísticas |
| La socialización de la LOTTTSV por parte de los organismos de control determina el grado de culpabilidad moral | <p>VARIABLE INDEPENDIENTE Socialización de la LOTTTSV</p> | Proceso en el cual se explica la LOTTTSV a la comunidad para su conocimiento y posterior cumplimiento. | Informes de socialización del Proyecto y Luego LOTTTSV | Nivel de Infracciones | <p>Estadísticas</p> <p>Encuesta</p> |

| | | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| de los infractores de la Ley de tránsito | VARIABLE DEPENDIENTE Disminución de infracciones y delitos de tránsito | | | | |
| La estructuración de una guía legal que indique las contravenciones de tránsito, socializarla y validarla entre los conductores de vehículos y peatones de la ciudad de Vinces, permite disminuir el cometimiento de infracciones | VARIABLE INDEPENDIENTE Diseño de una Guía Legal vinculada a la LOTTTSV VARIABLE DEPENDIENTE Concientización de los delitos y contravenciones de tránsito | Desarrollo de un Manual que explique lo básico de la LOTTTSV, para que sirva de guía para peatones y conductores. | Conductores y peatones | Disminución de cometimiento de delitos e infracciones de tránsito | Estadísticas Encuestas |

2.4 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS USADOS

Abolición: La anulación, extinción, abrogación o anodamiento de una cosa, especialmente de una ley, uso o costumbre.

Absolución de posiciones: Declaración que se presta bajo juramento o promesa de decir la verdad.

Abuso de autoridad: Arbitrariedad cometida en el ejercicio de atribuciones funcionales, administrativas o jerárquicas al rehusar hacer, retardar o exceder la potestad atribuida a su cargo o función, perjudicando a los sometidos a su autoridad.

Abuso de derecho: Figura por la cual, se ejerce un derecho fuera de la finalidad económica social para la que fue concebido, atropellando un interés legítimo, aún no protegido jurídicamente. Cuando el titular de un derecho lo ejercita con el fin de dañar a otro, no con el fin de beneficiarse. El nombre de la figura está mal dado, ya que el derecho no abusa, sino el abuso se configura por su ejercicio abusivo. La norma está hecha para regular la conducta humana; pero existen otros preceptos reguladores: la buena fe, la moral, la equidad. Lo que se configura es un actuar conforme a un precepto escrito, pero ajeno a sus bases.

Abusus non tollit usum: Máxima jurídica que indica que el daño que puede producir o produce el abuso de una cosa no obsta para que ésta sea buena en sí misma.

Agravante: Circunstancia que concurre en la persona que comete un delito, o en el delito mismo, y que incrementa la responsabilidad penal.

Análisis de evidencia: Metodología consistente en examinar la importancia y valor de todo indicio o prueba en un hecho delictivo.

Causal: Motivo o razón que deriva otros hechos./Origen de las consecuencias.

Delito: (Derecho Penal) Acción típica, antijurídica y culpable. Acto tipificado como tal en la ley, contrario al derecho y en el que el agente ha tenido dominio sobre las circunstancias, es decir, que por voluntad no ha desarrollado una conducta diferente.

Juicio oral: La segunda etapa del proceso penal ordinario, en la que después de haber terminado la etapa instructiva, se realizan en forma pública los debates orales de las partes ante el Tribunal, valorándose directamente los hechos y las pruebas,

Lucro cesante: Se refiere todos los provechos y beneficios que la persona ha dejado de percibir como consecuencia del daño que se le ha ocasionado.

- Proceso civil: Son los diversos actos procesales sucesivos unidos por la relación de causalidad que se realizan en cada instancia civil, las cuales concatenados buscan la preclusión procesal para culminar el proceso con una sentencia. / Conjunto unitario de actos que conducen a la aplicación de la ley a un

hecho materia de controversia o incertidumbre jurídica en el ámbito civil. Conjunto dialéctico de actos procesales realizados por los elementos activos de la relación procesal que buscan acabar con el conflicto jurídico. Comprende la etapa postulatoria; la etapa probatoria, la etapa decisoria, y la etapa impugnatoria.

Secreto profesional: Obligación que tiene un profesional con su paciente o patrocinado, para velar por la discreción de la información revelada por éste, en su cumplimiento de sus labores profesionales. Suele ser considerada como eximente de la obligación de declarar en materia procesal.

CAPITULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Metodología Empleada

MÉTODO HISTÓRICO.- Para el estudio se tomó en cuenta los antecedentes, la situación actual y la prospectiva del proyecto.

MÉTODO ANALÍTICO SINTÉTICO.- Por cuanto para investigar se individualizó las partes del tema para llegar con acierto a las conclusiones y recomendaciones, con el objeto de alcanzar un grado de efectividad en la solución del problema legal y social.

MÉTODO DIALÉCTICO.- Se percibió un problema local, en la ciudad de Vinces, su entorno y la responsabilidad compartida entre los ciudadanos y las instituciones de control.

MÉTODO ESTADÍSTICO.- Este método se utilizó por cuanto se requería contar con cifras reales, datos concretos, causas y encuestas para medir la incidencia en la comisión de contravenciones de tránsito en la ciudad de Vinces durante el año 2010

3.2 TIPO DE ESTUDIO

BIBLIOGRÁFICA.- Por cuanto recoge y analiza la información de diferentes fuentes bibliográficas del Ecuador y de otros países de América Latina relacionados con el problema de investigación; se apoya también en análisis y críticas de documentos.

DESCRIPTIVA EXPLICATIVA.- En razón de que explica y describe los hechos y actos jurídicos del problema planteado

EXPLORATORIA.- A través de la investigación se ha logrado tener un diagnóstico del problema, obteniendo resultados que permiten determinar alternativas de solución, mismas que fueron recopiladas en la Provincia de Los Ríos.

3.3 Población y Muestra

3.3.1 Población

Para el caso de la propuesta, respecto de las causas que generan los altos índices de contravenciones de tránsito y sus consecuencias, se ha considerado por una parte la población de los agentes de tránsito que laboran en la ciudad de Vinces y que pertenecen a la Jefatura Provincial de Tránsito de los Ríos, y además a los abogados en libre ejercicio que laboran en esta ciudad, quienes patrocinan a los usuarios de la justicia por la comisión de contravenciones de tránsito; por cuanto son estos sectores los involucrados en la propuesta de investigación.

3.3.2 Muestra

Según información proporcionada por la Jefatura Provincial de Tránsito de Los Ríos son 20 agentes de tránsito que laboran en la ciudad de Vinces, siendo ellos los únicos policías a quienes se les entrega oficialmente los boletines de citación; y de la información recabada son

25abogados activos que laboran en libre ejercicio profesional en la ciudad de Vinces

La población considerada en el presente trabajo investigativo está conformada por 45 personas; por lo que de acuerdo a las normas generales de investigación en una población que no exceda de 500 personas, la investigación debe efectuarse en la totalidad.

3.4 Técnicas e Instrumentos

3.4.1 Técnicas

Existen dos técnicas, a saber:

- a).- Documental.- Permite la recopilación de la información para anunciar las teorías que sustentan el estudio de los fenómenos y procesos.

- b) De campo.- Permite la observación y el contacto directo con el objeto de estudio y el acopio de testimonios que permiten confrontar la teoría con la práctica.

3.4.2 Instrumentos

El instrumento que se aplicó en la investigación es el siguiente:

1. ¿Cree usted que la ciudadanía conoce sobre las contravenciones de tránsito?

2.- ¿Cree usted que los conductores de vehículos y los peatones conocen cuántas contravenciones de tránsito contempla la Ley Orgánica de Tránsito?

3.- ¿Cree usted que los conductores de vehículos y los peatones respetan las señales de tránsito?

4.- ¿Conoce usted las razones por las cuales se comete contravenciones de tránsito por parte de los usuarios de la vía pública?

5.- ¿Cree usted que los Agentes de Tránsito están cumpliendo a cabalidad su función de controlar el tránsito y entregar correctamente las boletas de citación a los contraventores que infringen la Ley Orgánica de Tránsito?

6.- ¿Conoce usted las sanciones que se imponen a los contraventores de la Ley Orgánica de Tránsito?

7.- ¿Cree usted que es necesario tomar medidas de seguridad para evitar la comisión de contravenciones de tránsito por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones?

8.- ¿Está usted de acuerdo que se enseñe en los centros educativos la Ley de Tránsito y su Reglamento como una materia más?

3.5 Recolección de Información

Para el estudio se contó con la colaboración de los funcionarios públicos del Juzgado de Tránsito de la ciudad de Los Rios, con la participación de los miembros de la Jefatura de Tránsito.

3.6 Selección de recursos de apoyo

Se utilizó en la investigación los siguientes recursos:

Recursos Materiales

Computadora, impresora, internet, papel, esferográficos, grapadora, perforadora; leyes, libros, revistas, periódicos, etc

Recursos Humanos

Investigador

Tutor de Tesis

Lector de Tesis

Recursos económicos

Propios del investigador

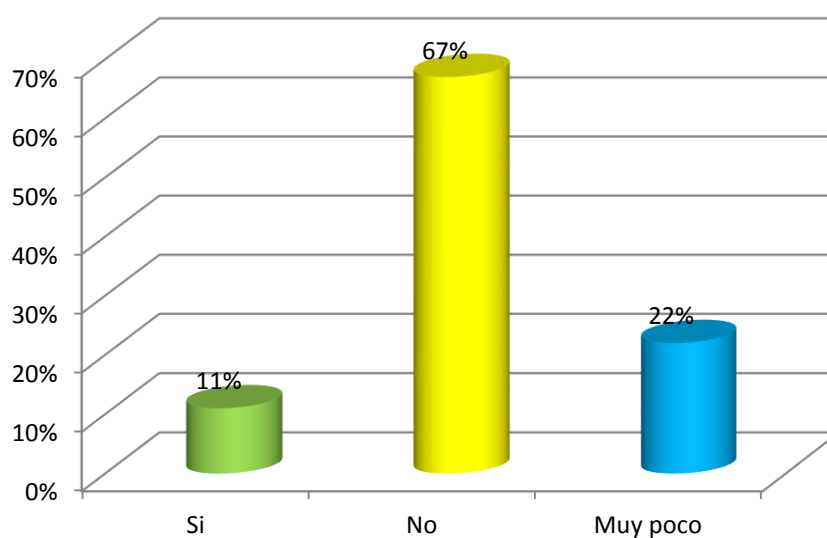
CAPITULO IV

ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

4.1 Análisis de Resultados

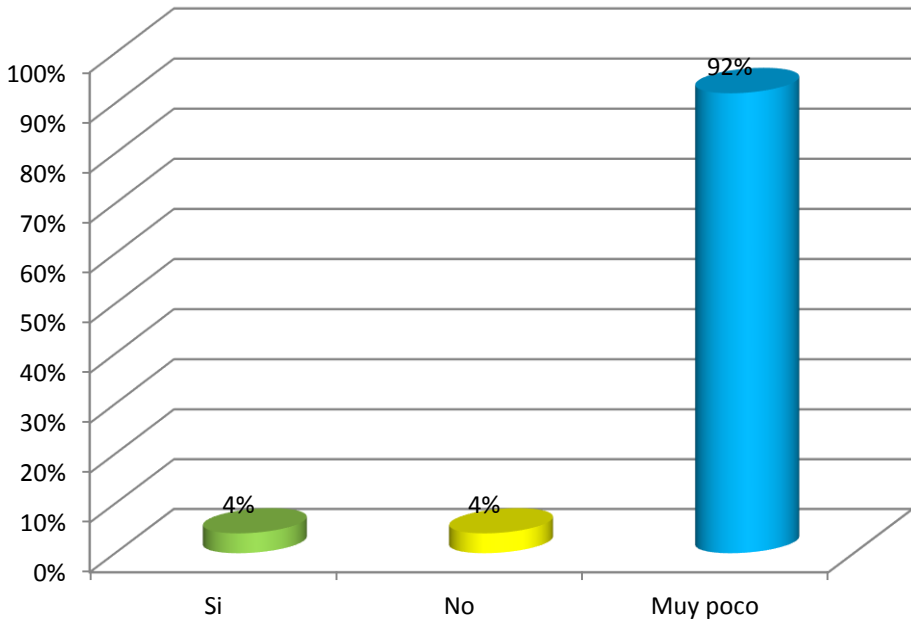
De acuerdo a la investigación realizada, tenemos los siguientes resultados:

| PREGUNTA 1 | RESULTADOS | |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| | Numero | Porcentaje |
| ¿Cree usted que la ciudadanía conoce sobre las contravenciones de tránsito? | | |
| Si | 5 | 11 |
| No | 30 | 67 |
| Muy poco | 10 | 22 |
| TOTAL | 45 | 100 |



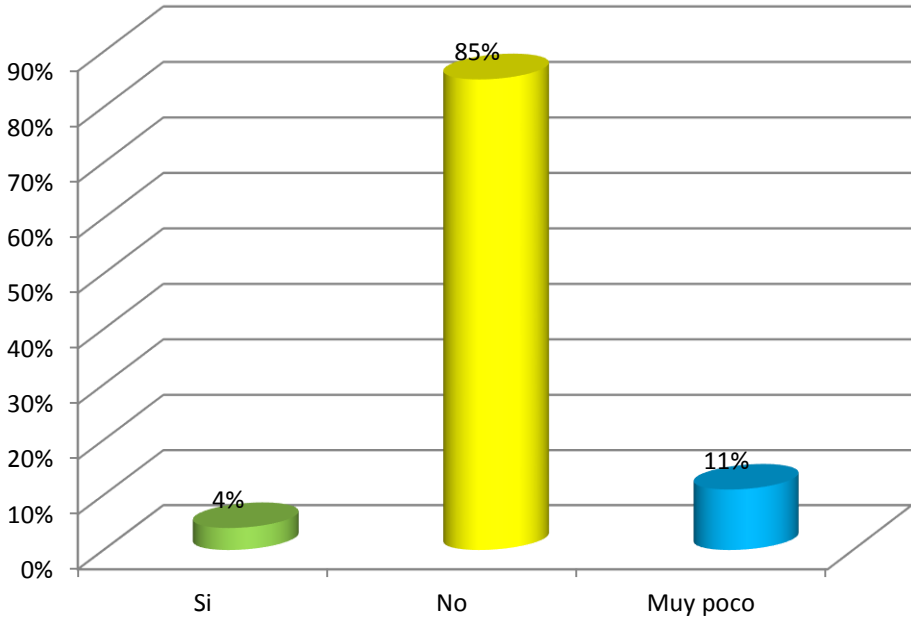
Al preguntar si “cree la ciudadanía conoce sobre las contravenciones de tránsito” el 11% de los encuestados manifiestan que SI, el 67% que NO y el 22% restante consideran que MUY POCO.

| PREGUNTA 2 | RESULTADOS | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| ¿Cree usted que los conductores de vehículos y los peatones conocen cuántas contravenciones de tránsito contempla la Ley Orgánica de Tránsito? | Numero | Porcentaje |
| Si | 02 | 04 |
| No | 02 | 04 |
| Muy poco | 41 | 92 |
| TOTAL | 45 | 100 |



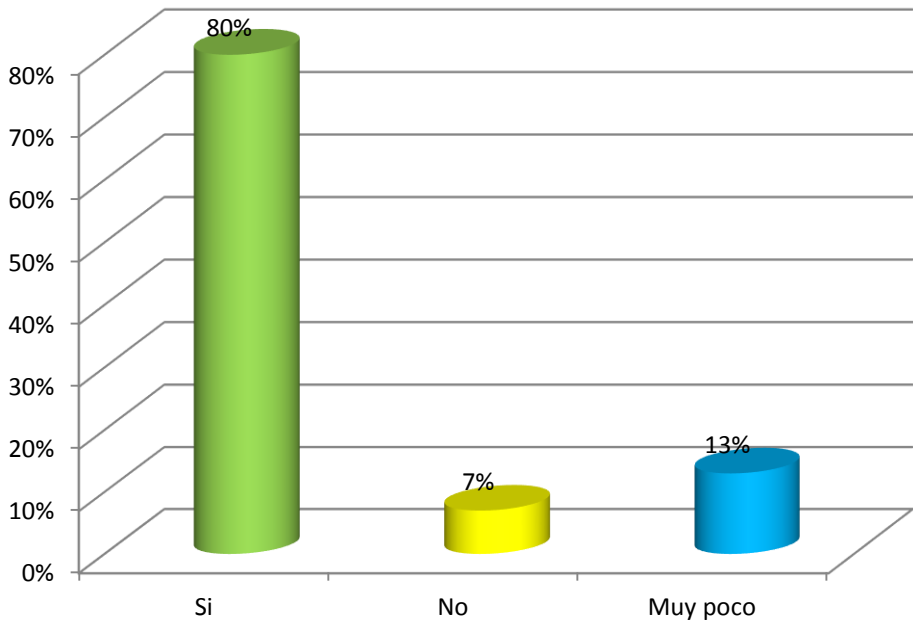
De acuerdo al gráfico 2, el 4% piensa que los conductores de vehículos y los peatones si conocen el número de contravenciones que contempla la Ley Orgánica de Tránsito, el 92% no conoce; y, el 4% que conoce muy poco cuantas contravenciones de tránsito contempla la Ley.

| PREGUNTA 3 | RESULTADOS | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| | Numero | Porcentaje |
| ¿Cree usted que los conductores de vehículos y los peatones respetan las señales de tránsito? | | |
| Si | 02 | 04 |
| No | 38 | 85 |
| Muy poco | 05 | 11 |
| TOTAL | 45 | 100 |



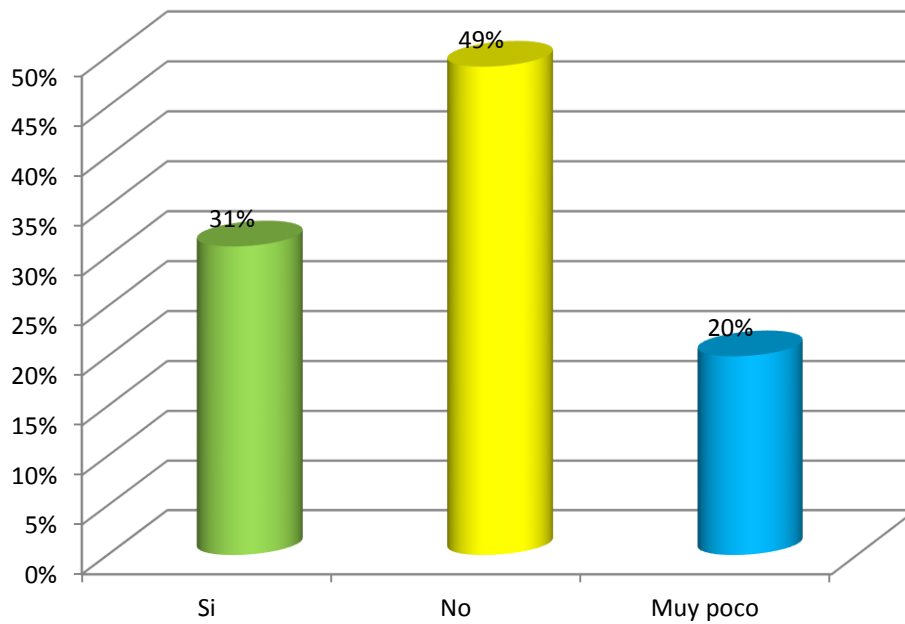
De acuerdo al gráfico 3, el 4% piensa que los conductores de vehículos y peatones si respetan las señales de tránsito, el 85% no respetan las señales de tránsito colocadas en la vía pública; y, el 11% piensa que muy poco respetan las señales de tránsito los conductores de vehículos y los peatones.

| PREGUNTA 4 | RESULTADOS | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| | Numero | Porcentaje |
| ¿Conoce usted las razones por las cuales se comete contravenciones de tránsito por parte de los usuarios de la vía pública? | | |
| Si | 36 | 80 |
| No | 03 | 07 |
| Muy poco | 06 | 13 |
| TOTAL | 45 | 100 |



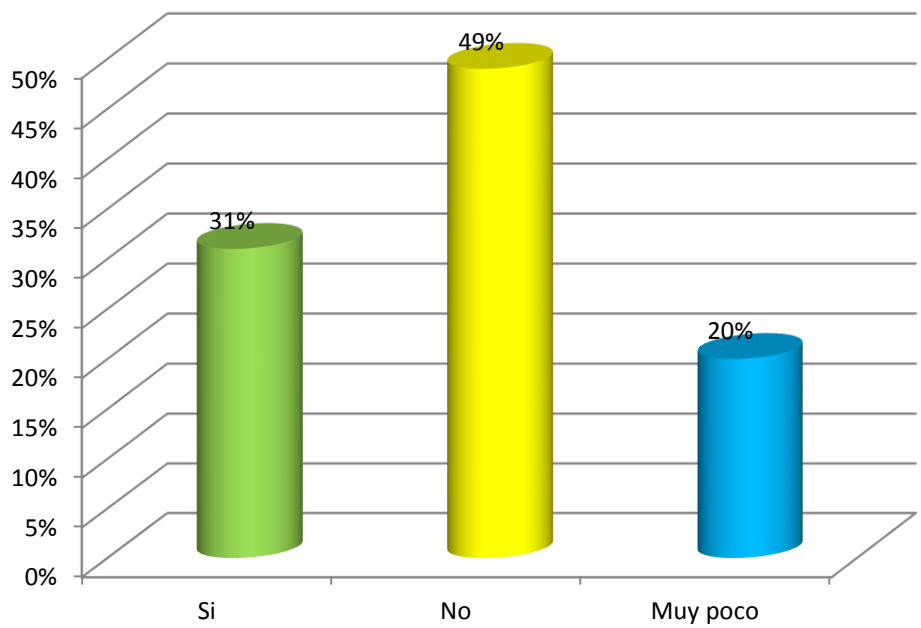
De acuerdo al gráfico 4, el 80% piensa que actualmente la ciudadanía si conoce los motivos por los que se comete contravenciones de tránsito, el 7% no conoce; y, el 13% piensa que la ciudadanía conoce muy poco el motivo por el cual se cometen contravenciones de tránsito

| PREGUNTA 5 | RESULTADOS | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------|
| ¿Cree usted que los Agentes de Tránsito están cumpliendo a cabalidad su función de controlar el tránsito y entregar correctamente las boletas de citación a los contraventores que infringen la Ley Orgánica de Tránsito? | Numero | Porcentaje |
| Si | 14 | 31 |
| No | 22 | 49 |
| Muy poco | 09 | 20 |
| TOTAL | 45 | 100 |



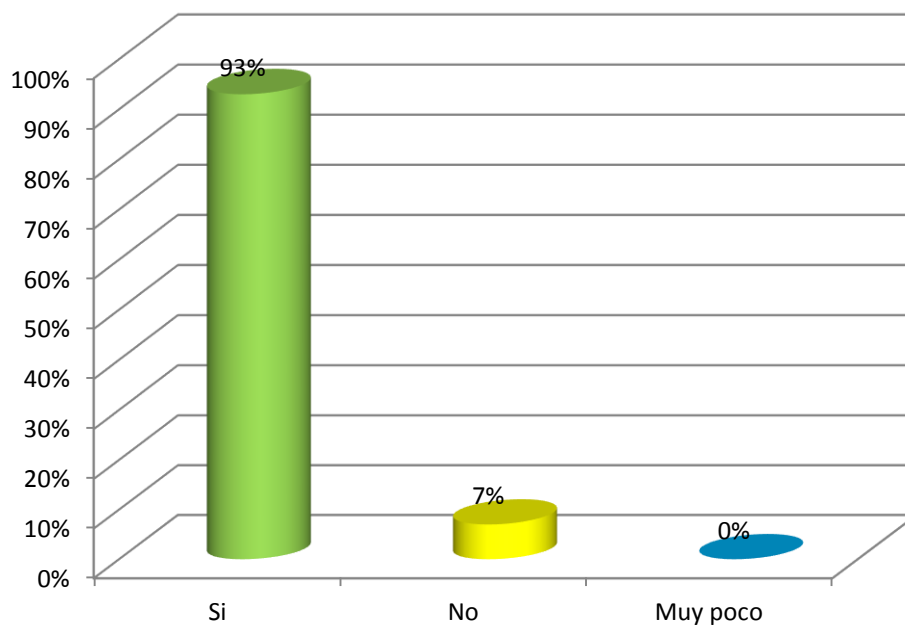
De acuerdo al gráfico 5, el 31% piensa que los agentes de tránsito si cumplen su función y entregan las boletas de citación cuando corresponde, apegados a la ley; el 49% piensa que no actúan de manera legal; y, el 20% cree que muy poco los agentes de tránsito cumplen su trabajo a cabalidad al entregar las boletas de citación a los contraventores.

| PREGUNTA 6 | RESULTADOS | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------|
| ¿Conoce usted las sanciones que se impone a los contraventores de la Ley Orgánica de Tránsito? | Numero | Porcentaje |
| Si | 18 | 40 |
| No | 17 | 38 |
| Muy poco | 10 | 22 |
| TOTAL | 45 | 100 |



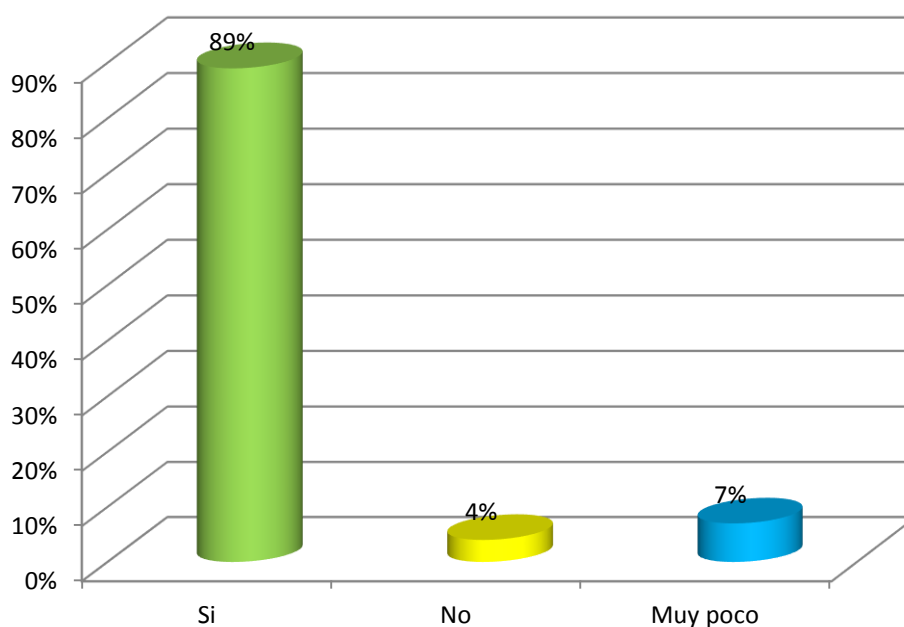
De acuerdo al gráfico 6, el 40% si conoce las sanciones que se impone a los contraventores de la Ley Orgánica de Tránsito, el 38% no conoce; y, el 22 % conoce muy poco las sanciones que se impone a los contraventores.

| PREGUNTA 7 | RESULTADOS | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| | Numero | Porcentaje |
| ¿Cree usted que es necesario tomar medidas de seguridad para evitar la comisión de contravenciones de tránsito por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones? | | |
| Si | 42 | 93 |
| No | 03 | 07 |
| Muy poco | 0 | 00 |
| TOTAL | 45 | 100 |



De acuerdo al gráfico 7, el 93% piensa que si se debe adoptar medidas de seguridad necesarias tendiente a evitar la comisión de contravenciones de tránsito en gran escala como hasta ahora sucede; y, el 7% piensa que muy poco se evitaría cometer contravenciones de tránsito si se toman medidas de seguridad.

| PREGUNTA 8 | RESULTADOS | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| | Numero | Porcentaje |
| ¿ Está usted de acuerdo que se enseñe en los centros educativos la Ley Orgánica de Tránsito y su Reglamento como una materia más? | | |
| Si | 40 | 89 |
| No | 02 | 04 |
| Muy poco | 03 | 07 |
| TOTAL | 45 | 100 |



De conformidad al gráfico 8, el 89% si está de acuerdo que se enseñe en los centros educativos la materia de tránsito, el 4% no está de acuerdo con impartir la normativa jurídica de tránsito; y, el 7% muy poco está de acuerdo que se dicte la materia de tránsito en las instituciones educativas, a fin de que la conozcan la respeten.

4.2 Verificación de Hipótesis

La Ley Orgánica de Tránsito obligó a que los agentes de tránsito entreguen citaciones a los contraventores, de sus actuaciones elaboran sendos partes policiales, los mismos que son remitidos al Juez de Tránsito, lugar en donde el trabajo se ha triplicado, siendo necesario tramitar sumariamente en un proceso la conducta de los contraventores de tránsito, estadísticamente en el año 2008 se tramitaron 206 contravenciones; en el 2009, 486; y, en el año 2.010, 1637 contravenciones de tránsito.

Las 8 preguntas formulados a 150 personas determinan que la ciudadanía no conoce del contenido de la Ley Orgánica de Tránsito y se ven inmersos en la comisión de varias contravenciones por desconocimiento, siendo necesario socializar la norma para disminuir la cantidad existente; también la ciudadanía reconoce que se debe adoptar conductas adecuadas en la vía pública, en razón de que peatones y conductores no toman conciencia de sus actos, ni siquiera asumen con seriedad la conducción de un automotor; finalmente se considera que los agentes de tránsito no cumplen su rol con eficiencia, existe abuso de autoridad en varios casos, y alobaran citaciones sin ningún motivo.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES.-

1.- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se encuentra vigente desde el 7 de agosto del año 2.008 incorporó grandes cambios en el tránsito y seguridad vial, que tomó de sorpresa a conductores y peatones a nivel nacional, especialmente por sus sanciones drásticas que instituyó el sistema de reducción de puntos aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, lo que generó reacciones en su contra, en especial del sector del transporte público, que motivó al señor Presidente de la República dictar el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito luego de diez meses, el tres de junio del 2.009, publicado en el Registro Oficial suplemento No. 604, siendo legal su publicación luego de noventa días de dictada la ley; .

2.- La Ley de Tránsito vigente, en cuanto a contravenciones se refiere dispone que se sancione con tres días de prisión únicamente a quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, lo cual es positivo, por cuanto este tipo de infracciones de tránsito tienen el carácter de preventivo, para evitar accidentes de tránsito; aunque el artículo 145 de la ley textualmente no faculta la detención del presunto contraventor, en la práctica si se lo aprehende. Las demás contravenciones se sancionan con multa y re-

ducción de puntos en la licencia de conducir, ya no está en juego la libertad de los conductores; esta normativa jurídica guarda relación con la Constitución de la República que dispone que los Jueces ordenen prisión por excepción y no por regla general.

3.- La principal causa de la comisión de contravenciones de tránsito en la ciudad de Vinces es la falta de cultura de circulación, así arrojan los resultados de las encuestas, cada conductor se siente dueño de la vía pública y pretende hacer lo que él quiere, sin tomar en cuenta que sus derechos terminan en donde nacen los derechos de los demás.

4.- Los conductores de automotores son muy confiados en las maniobras que ejecutan y piensan que ningún agente de tránsito les mira, entonces conducen en forma relajada, con negligencia e irresponsabilidad, sin tomar en cuenta que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos, esta conducta genera violación a la Ley Orgánica de Tránsito, por lo que son citados por los agentes de tránsito.

5.- La Ley Orgánica de Tránsito otorga poder a los agentes de control del tránsito, especialmente en las contravenciones por cuanto está en sus manos citar o no a los conductores de vehículos ante la presencia de una contravención de tránsito; por lo que en cumplimiento de sus delicadas funciones debe cumplir su trabajo respetando la ley, sin abusar de su autoridad; ejemplificando tenemos que puede citar a quien no

obedece sus órdenes, lo cual es muy subjetivo; así lo dispone el artículo 142 literal a) de la Ley de la materia.

6.- La Ley Orgánica de Tránsito no permite juzgar a todos los contraven-
tores por igual, nos referimos tanto a los conductores de vehículos que
no han obtenido su licencia de conducir, a quienes no se puede reducir
puntos por obvias razones, y lo más grave es que legalmente no se pue-
de hacer nada y además continúan manejando automotores; y, a los
conductores extranjeros a quienes inclusive no es posible cobrar la multa
impuesta por cuanto la ley faculta cancelar hasta después de diez días
de notificada la sentencia a los Organismos de Tránsito, peor disminuir
puntos en la licencia de conducir, la cual no fue otorgada en nuestro
país.

5.2 RECOMENDACIONES.-

1.- Los conductores de vehículos, profesionales y no profesionales; y, los
peatones debemos cambiar de actitud. Es hora de tomar conciencia de
la alta responsabilidad que representa conducir un vehículo y transitar
por la vía pública.

2.- Tener un cabal conocimiento de las contravenciones de tránsito; co-
nociendo la ley se podemos cumplir nuestras obligaciones y exigir nues-
tros derechos. Si bien es cierto cuando entró en vigencia la nueva Ley
de Tránsito todos desconocíamos su contenido, pero ha transcurrido
más de un año y pese a los esfuerzos realizados por algunas Institucio-
nes del Estado por difundir la normativa jurídica, no todos conocen su al-

cance, por lo que una de las causas para la comisión de las contravenciones de tránsito es su desconocimiento.

3.- Limitar el poder legal del cual se encuentra investido el agente de tránsito, que le permite sancionar a los conductores que no obedecen sus órdenes; a través de una reforma al artículo 142 literal a) de la Ley Orgánica de Tránsito.

4.- Solicitar al poder legislativo, a través de sus assembleístas que reforme la Ley en cuanto al juzgamiento de las contravenciones de tránsito, las cuales deben estar respaldadas con prueba que obligatoriamente debe presentar el agente de tránsito; igualmente sugerimos que se sancione con penas más drásticas a quien conduzca un automotor sin haber obtenido licencia de conducir, con una remuneración básica unificada del trabajador en general, por ejemplo, caso contrario las estadísticas por infracciones de tránsito seguirá en aumento, por impericia de los conductores.

5.- Requerir de los Gobiernos de Turno y de los Ministros de Educación que como política de Estado garanticen la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación pública y privada del país en todos los niveles sobre las normas fundamentales y conocimiento pleno de la Ley de Tránsito y su reglamento, conforme lo prescribe el artículo 4 de la Ley Orgánica de Tránsito. Es necesario educar desde niños a todos los ciudadanos para que en su madurez hagan conciencia y respeten la Ley.

CAPITULO VI

6.1 PROPUESTA

6.2 Titulo

Reformas a la Ley Orgánica de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Código Penal.

6.3 Justificación

La Ley Orgánica de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial es un cuerpo de Ley que se ha tratado en base a experiencias pasadas regular todo la actividad de transito en el país, pero existen ciertos vacíos legales que deben incluirse, por lo cual esta investigación es importante porque pretende llenar ciertos vacíos legales que ha criterio personal considero que deben incluirse, lo que permitirá una mejor movilización, que va a redundar en seguridad para todos los ciudadanos.

Esto está en concordancia con el Código Penal, extendiéndose la reforma hacia él.

6.4 Objetivos

6.4.1 Objetivo General

Realizar reformas a la Ley Orgánica de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial: y, el Código Penal.

6.4.2 Objetivos Específicos

Reformar el artículo 142 literal a) de la Ley Orgánica de Tránsito

Reformar el Artículo 10 del Código Penal.

6.5. Metodología

La metodología que se aplicara para la ejecución de la propuesta será determinada por la Universidad Técnica de Babahoyo.

6.6. Factibilidad

La presente propuesta ha sido elaborada con el propósito de contribuir con el derecho de tránsito y la sociedad, para mejorar la aplicación de la ley, la Universidad Técnica de Babahoyo será la entidad encargada de dar a conocer este proyecto a la sociedad y a las personas que más les convenga para hacer realidad la propuesta que he planteado en la investigación.

6.7 Descripción de la Propuesta

CÓDIGO PENAL

LIBRO PRIMERO

TÍTULO II

DE LAS INFRACCIONES EN GENERAL

CAPÍTULO I

DE LA INFRACCIÓN CONSUMADA Y DE LA TENTATIVA

Artículo 10. Son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales, y se dividen en delitos y contravenciones, según la naturaleza de la pena peculiar. **Las contravenciones de tránsito se considerarán actos imputables y, sometidos a una sanción.**

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL CAPITULO V DE LAS CONTRAVENCIONES SECCION 4 CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE

Artículo 142 literal a) de la Ley Orgánica de Tránsito, suprimiendo lo siguiente:

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

6.8. Actividades

| TIEMPO ACTIVIDADES | Año 2011 | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------|----------|---|------|---|-------|---|-------|---|--------|---|------|---|------|--|
| | Abril | | Mayo | | Junio | | Julio | | Agosto | | Sept | | Octb | |
| Sustento Teórico de la Investigación | | X | | | | | | | | | | | | |
| Desarrollo de la propuesta | | | X | | | | | | | | | | | |
| Planteamiento y presentación de la Propuesta Alternativa. | | | | X | | | | | | | | | | |
| Otorgamiento de la vida jurídica | | | | | X | | | | | | | | | |
| Desarrollo de los objetivos Generales y específicos | | | | | | X | | | | | | | | |
| Enunciación de aspectos Operativos relacionados con la propuesta | | | | | | | X | | | | | | | |
| Propuesta de otorgar vida jurídica estatuto y reglamento | | | | | | | | X | | | | | | |
| Tratamiento de la Propuesta Alternativa. | | | | | | | | | X | X | | | | |
| Publicaciones y difusión | | | | | | | | | | | X | | | |
| Ejecución y aplicación de las Propuestas. | | | | | | | | | | | | X | X | |

6.9 Impacto

El impacto en la sociedad se verá con la disminución de contravenciones y delitos de tránsito.

6.10 Evaluación

La evaluación será por medio de encuestas a la sociedad para determinar la conveniencia o no de la propuesta.

6.11. Bibliografía

Código Penal

Ley de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial